

Bestandsaufnahme

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Ermittlung prüfungswürdiger Strecken

Stand 30.6.2016

Inhalt

	Seite
1 Ausgangslage	2
2 Vorbemerkung	2
3 Vorgehen	2
3.1 Karten	2
3.2 Streckenblätter	3
4 Bewertung	5
5 Ergebnis	7
5.1 Strecken mit möglicher Eignung für Personenverkehr	9
5.1.1 Mögliche Eignung für SPNV	9
5.1.2 Mögliche Eignung für Freizeitverkehr	9
5.2 Strecken mit erheblichen Hindernissen für eine Reaktivierung	9

Karte "Schienenstrecken und Status"

Karte "Radwege auf Schienentrassen"

Karte "Schienenstrecken und Bewertung"

21 Streckenblätter

1 Ausgangslage

Die Ausarbeitung enthält:

- eine Übersicht der stillgelegten bzw. von Bahnbetriebszwecken freigestellten Eisenbahnstrecken, soweit möglich mit Angabe des Jahres der Stilllegung bzw. Freistellung
- Einschätzung zum Zustand der Eisenbahnstrecke
- Grundlage für eine Reaktivierung (z.B. Nahverkehrsplan (NVP), Gremienbeschluss, Bürgerinitiative o. ä.)
- Vorhandene Gutachten oder Expertisen
- Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
- Kostenschätzung der Reaktivierung
- Fachliche Einschätzung durch Hessen Mobil
- Graphiken (z.B. Übersichtsplan der stillgelegten/freigestellten Strecken)
- Potenzial für Freizeitverkehr (touristischer Personenverkehr).

2 Vorbemerkung

Die gewünschten Informationen liegen im Dezernat "Verkehrsinfrastrukturförderung und Verkehrssicherheit" (VE 3) nicht systematisch vor. Hilfsweise wurden Daten aus verschiedenen Quellen, insbesondere dem Internet, zusammengestellt und sind daher mit gewissen Unsicherheiten behaftet.

3 Vorgehen

3.1 Karten

Die Ausarbeitung enthält 3 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
- SPNV in Reaktivierung bis 2016 (in Umsetzung oder geplant)
- Güterverkehr
- Freizeit-/Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr
- Stillgelegt (planerische Trassensicherung, d.h. Trassensicherung im Regionalplan)
- Stillgelegt (abgebaut, Radweg, überbaut,...).

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. Deren Darstellung in der Karte "Schienenstrecken und Status" vermittelt ein Bild von der früher noch größeren Bedeutung der Eisenbahn zur Verbindung der Zentren, aber auch zur Erschließung der hessischen Regionen.

Die Karte "Radwege auf Schienentrassen" zeigt, welche ehemaligen Schienentrassen für Radwege verwendet wurden; in der Karte konnten nur längere Radwegabschnitte dargestellt werden. Eine zum Radweg (faktische Trassensicherung) zusätzliche planerische Sicherung wurde nicht dargestellt, weil die faktische Trassensicherung als höherwertig angesehen wird.

Die Karte "Schienenstrecken und Bewertung" enthält als Ergebnis der vorliegenden Ausarbeitung die Einschätzung von Hessen Mobil zur Bedeutung der stillgelegten Strecken bzw. Strecken ohne regelmäßigen Verkehr für den SPNV oder eine etwaige Reaktivierung (vgl. Kap. 4). Hierbei ist unterschieden:

- Mögliche Eignung für SPNV
- Mögliche Eignung für Freizeitverkehr
- Erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung
- Keine nähere Betrachtung (planerische Trassensicherung)
- Keine nähere Betrachtung (abgebaut, Radweg, überbaut,...).

Die Zuordnung von Strecken und Streckenabschnitten zu den beiden letztgenannten Gruppen erfolgte dann, wenn diese nach derzeitigen Rahmenbedingungen für eine Reaktivierung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr in Frage kommen. Wesentliche Kriterien dabei waren der Zeitpunkt der Stilllegung, die frühere Funktion der Strecke, eine Überbauung oder sonstige hinderliche Nutzung (hierzu zählen Radwege nicht), geringes Fahrgastpotenzial und unverhältnismäßig hohe Kosten für eine Reaktivierung.

Zu den letzten beiden Gruppen gehören etwa 65 stillgelegte Strecken oder stillgelegte größere Streckenabschnitte, davon erfolgt bei 11 Strecken eine planerische Trassensicherung (vgl. Karte "Schienenstrecken und Bewertung").

Es bleiben somit nur 21 Strecken, die den ersten drei Gruppen zuzuordnen sind und die für eine Reaktivierung in Betracht kommen.

Die Auswahl dieser 21 Strecken für eine vertiefende Bewertung wurde getroffen 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. Grundvoraussetzung war, dass die Bahntrasse – abgesehen ggf. von punktuellen Ausnahmen – noch vorhanden ist.

Bei der Streckenauswahl wurden auch städtische Strecken/Straßenbahnstrecken aufgenommen, wenn sie früher Eisenbahnbetrieb aufwiesen, eisenbahnähnlich waren (Kassel: Herkulesbahn) oder ein Zusammenhang mit prüfungswürdigen Bahnstrecken besteht (Wiesbaden: Aartalbahn).

3.2 Streckenblätter

Für jede der 21 Strecken, die nach der Vorauswahl näher betrachtet wurden, wurde ein Streckenblatt mit folgenden Angaben erstellt:

- Nummer in der Karte "Schienenstrecken und Bewertung"
- Streckenführung und ggf. Name der Strecke
- Streckenlänge, ggf. unterschieden nach mit/ohne Verkehr
- Einwohnerzahl in Hauptorten längs der Strecke 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)
- Einschätzung Hessen Mobil zur Überprüfung auf Reaktivierung
- Kartenausschnitt mit Strecke und Entfernungsangabe
(Quelle bis auf eine Ausnahme: www.openrailwaymap.org)¹.

Je Strecke erfolgen Angaben immer nur auf einer Seite; falls mehrere Gutachten/Studien zu einer Strecke vorliegen, werden daher zur Platzersparnis 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.

Beim Datum zur Stilllegung wird nur das Jahr genannt. Zum Teil gibt es unterschiedliche Angaben im Internet und beim Eisenbahnbundesamt; bei letzterem sind nur Angaben ab 1.1.1994 verfügbar und es wird beim Datum unterschieden nach "genehmigt" und "umgesetzt". Zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken sind bei schon lange stillgelegten Strecken Angaben nicht vorhanden bzw. nicht verfügbar.

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 kann - wenn keine Gutachten vorliegen - nur vorläufig sein, weil Hessen Mobil nicht über eine ausreichende Streckenkenntnis verfügt. Die Kostenschätzungen aus Konzepten von Vereinen für Museumsbahn- oder Freizeitverkehr sind niedriger als üblich, wenn Eigenleistungen (z.B. Freischnitt) erfolgen.

Falls Kostenangaben fehlen, wären grobe Kostenschätzungen möglich über

- die in den Streckenblättern aufgeführte Streckenlänge und Kosten aus in Hessen erfolgten Reaktivierungen (z.B. Pfungstadt, Eschwege, Korbach – Frankenberg),
- dem bundesweiten Kostenkennwertekatalog Ril 808.0201A02 der DB AG oder
- den (niedrigeren) Kostensätzen von NE-Bahnen.

Dieser Weg wurde hier nicht verfolgt, weil die so erhaltenen Kostenschätzungen den Streckenzustand und die Trassierung (Anteil Brücken, Tunnel) der konkreten Strecke nicht ausreichend berücksichtigen.

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

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.

Bei einigen Strecken, die schon lange stillgelegt, abgebaut und z.T. ohne Trassensicherung und teilweise überbaut sind, ist mit besonders hohen Kosten zu rechnen, so dass fraglich ist, ob eine Reaktivierung überhaupt noch möglich/sinnvoll ist, ob Bedarf für eine (bisher nicht vorhandene) Trassensicherung besteht oder eine vorhandene Trassensicherung künftig entfallen kann (Einstufung "Erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung").

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 Freizeitverkehr sind aus folgenden Gründen oft geringere Kosten möglich:

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

Eine Finanzierung über andere Fördermöglichkeiten (z.B. EFRE), eine ressortübergreifende Mischfinanzierung (z.B. HMUKLV) oder eine Mitfinanzierung über von der Reaktivierung profitierenden Einrichtungen (z.B. Welterbe Herkules, Nationalpark Kellerwald, Naturpark Lahn-Dill-Bergland, Biosphärenreservat Rhön) sind zu prüfen. Eine Reaktivierung für den Freizeitverkehr kann eine Vorstufe zu einer späteren Nutzung im SPNV sein. In jedem Fall wird so der Erhalt der Strecke gesichert.

Strecken, deren Reaktivierung nur im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen betrachtet wird, sind mit einem "a" in der Streckennummer gekennzeichnet. Hierzu zählen:

- Großzimmern – Dieburg (nur betrachtet bei Reaktivierung Darmstadt – Großzimmern)
- Stadtbahn Wiesbaden (nur betrachtet wegen Reaktivierung Wiesbaden – Aartal)
- Hungen – Laubach (nur betrachtet bei Reaktivierung Wölfersheim-Södel – Hungen)
- Wächtersbach – Bad Orb (nur betrachtet bei Beendigung des derzeit saisonal stattfindenden Freizeitverkehrs).

4 Bewertung der zur Prüfung ausgewählten Strecken

Die Beurteilung 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 vorlagen, konnten diese für die jetzige Bearbeitung jedoch nicht berücksichtigt werden.

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

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

5 Ergebnis

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

Etwa 65 Strecken oder Streckenabschnitte kommen für eine Überprüfung nicht in Frage. Diese werden der Klasse "keine nähere Betrachtung" zugeordnet.

Bei den zur Überprüfung empfohlenen 21 Strecken wurde unterschieden nach

- Mögliche Eignung für SPNV
- Überprüfung auf Freizeitverkehr
- Erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung

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

Eine erste Grobbewertung der in der Tabelle „Bewertung der ausgewählten Strecken“ auf Seite 8 aufgeführten Kriterien ergibt die in Kapitel 5.1 beschriebene Potentialeinschätzung auf Seite 9. Zur Absicherung dieser Grobbewertung einschließlich der Potentialeinschätzung, wird empfohlen diese gutachterlich zu überprüfen. Damit sollte auch der Auftrag verbunden sein, ob noch weitere Kriterien zu ergänzen wären.

Kriterium	Für die Bewertung ausgewählte Strecken																	
	Mörlenbach - Waldmichelbach	Darmstadt - Großzimmern	Großzimmern - Dieburg	Griesheim - Volkskehlen	Neu-Isenburg Bf. - Neu-Isenburg Zentrum	Hanau - Erlensee	Wiesbaden - Kettenbach (- Zollhaus)	Stadtbahn Wiesbaden mit Aartalbahn	Grävenwiesbach - Weilburg	Brandobendorf - Albshausen	Wölfersheim-Södel - Hungen	Hungen - Laubach	Lollar - Londorf	Dillenburg - Ewersbach	Jossa - Ahengronau (- Wildflecken)	Homberg (Elze) - Malsfeld	Baunatal - Schauenburg	Kassel Herkulesbahn
Nr. Streckenblatt/Karte	1	2	2a	3	4	5	6	6a	7	8	9	9a	10	11	12	13	14	15
Verkehrspotenzial:																		
Erreichbares Pendlerpotenzial	+	++	o	+	++	+	++	++	o	+	+	-	++	+	+	+	+	--
Urlaubs- Freizeitpotenzial	+	o	o	o	o	o	+	+	+	++	o	o	o	++	++	+	+	++
Potenzial Durchgangsverkehr	o	o	o	+	+	o	++	++	+	++	+	o	o	o	o	+	o	o
Lückenschluss	o	o	+	+	o	o	++	++	+	++	+	o	o	o	o	o	o	o
Bevölkerungsentwicklung	-	+	+	o	+	+	o	++	o	o	o	-	-	-	-	-	+	o
Heutiges ÖPNV-Angebot	o	o	+	o	o	o	+	++	+	+	+	+	+	+	?	++	+	+
Konkurrenzsituation:																		
Lage Haltestellen zu Siedlungen	o	o	+	+	++	-	o	++	+	o	+	o	+	+	+	-	o	-
Reisezeitvergleich MIV-SPNV	-	o	o	o	++	o	o	+	o	o	o	-	o	+	-	-	+	+
Reisezeitvergleich ÖSPV-SPNV	+	++	+	+	++	+	+	+	+	o	o	o	+	+	?	++	+	+
Zustand der Strecke:																		
z.T. noch Verkehr	+	+	-	-	-	-	+	-	-	-	-	-	+	-	-	-	+	-
Gleise noch vorhanden	++	o	-	-	-	+	++	-	-	-	++	-	++	++	++	-	++	-
Trasse noch vorhanden	+	+	+	+	+	+	++	+	+	+	++	-	++	++	++	-	++	++
planerische Trassensicherung	+	+	+	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+	+	o	-	+	-
Kosten für Reaktivierung:																		
N/K-Faktor > 1	?	-	-	-	?	-	-	+	-	?	-/o	?	+	-	-	-	?	-
N/K-Faktor > 1 bei Realisierung zusätzlicher Maßnahme	?	+	?	?	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Kosten Infrastruktur	++	+	+	-	+	+	+	--	+	+	++	-	+	++	++	-	++	+
Kosten Fahrzeuge								--			+/o			+	+			++
Finanzierungsbeitrag Güterverkehr ggf. möglich						+							++	+	+			
Regionale Unterstützung:																		
Aussagen REP	+	+	+	+			+		+	+	+	+	+	+	+		+	+
Aussagen regionaler NVP					+	+	+	+										
Aussagen lokaler NVP/VEP		+					+	+			+		+				+	
Einstellung Kommunen	-	?	?	?	+	+	++	+	?	+	++	?	+	o	-	?	+	?
Verein zur Reaktivierung							++				++		++	++	++		+	
Ziele Raumordnung/Landesplanung																		
Anbindung Mittelzentrum			+	+	+		++		+	+		+		+	+	+	+	+
Anbindung Oberzentrum		++	+	++		++	++	++		++	+	o	++			+	++	++
Stärkung Siedlungs-/ÖV-Achse	+									+					+			
Förderung Tourismus	+						+		o	+	o			++	++	+	o	++
erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung												ja				ja		ja

Tabelle: Bewertung der ausgewählten Strecken

5.1 Strecken mit möglicher Eignung für Personenverkehr

5.1.1 Mögliche Eignung für SPNV

Es kommen 15 Strecken in Betracht, die hinsichtlich der möglichen Eignung in drei Stufen eingeteilt werden. Für belastbare Aussagen sind vertiefte Potenzialanalysen erforderlich.

Folgende 5 Strecken gehören zur Stufe 1 ("höheres Potenzial"):

- Darmstadt Ost – Roßdorf – Großzimmern
- Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Limburg)
- Wölfersheim-Södel – Hungen
- Lollar – Mainzlar – Londorf
- Stadtbahn Wiesbaden

Folgende 5 Strecken gehören zur Stufe 2 ("mittleres Potenzial"):

- Hanau – Erlensee
- Brandoberndorf – Albshausen
- Dillenburg – Ewersbach
- Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum
- Baunatal – Schauenburg

Folgende 5 Strecken gehören zur Stufe 3 ("geringes Potenzial"):

- Griesheim – Wolfskehlen
- Grävenwiesbach – Weilburg
- Mörlenbach – Waldmichelbach
- Großzimmern – 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.

5.1.2 Mögliche Eignung für Freizeitverkehr

Die mögliche Eignung ist für 3 Strecken gegeben.

Zur Stufe 1 ("höheres Potenzial") gehört die Strecke:

- Kassel – Herkules

Zur Stufe 2 ("mittleres Potenzial") gehört die Strecke:

- Jossa – Altengronau (– Wildflecken)

Das grundsätzliche Potenzial dieser Stichstrecke, die nur auf den ersten Kilometern in Hessen und im Übrigen in Bayern verläuft, ist abhängig von der Entscheidungsfindung in der Grenzregion und der landespolitischen Bedeutung, die eine nachhaltige Erschließung von touristischen Zielen hat.

Zur Stufe 3 ("geringes Potenzial") gehört die Strecke:

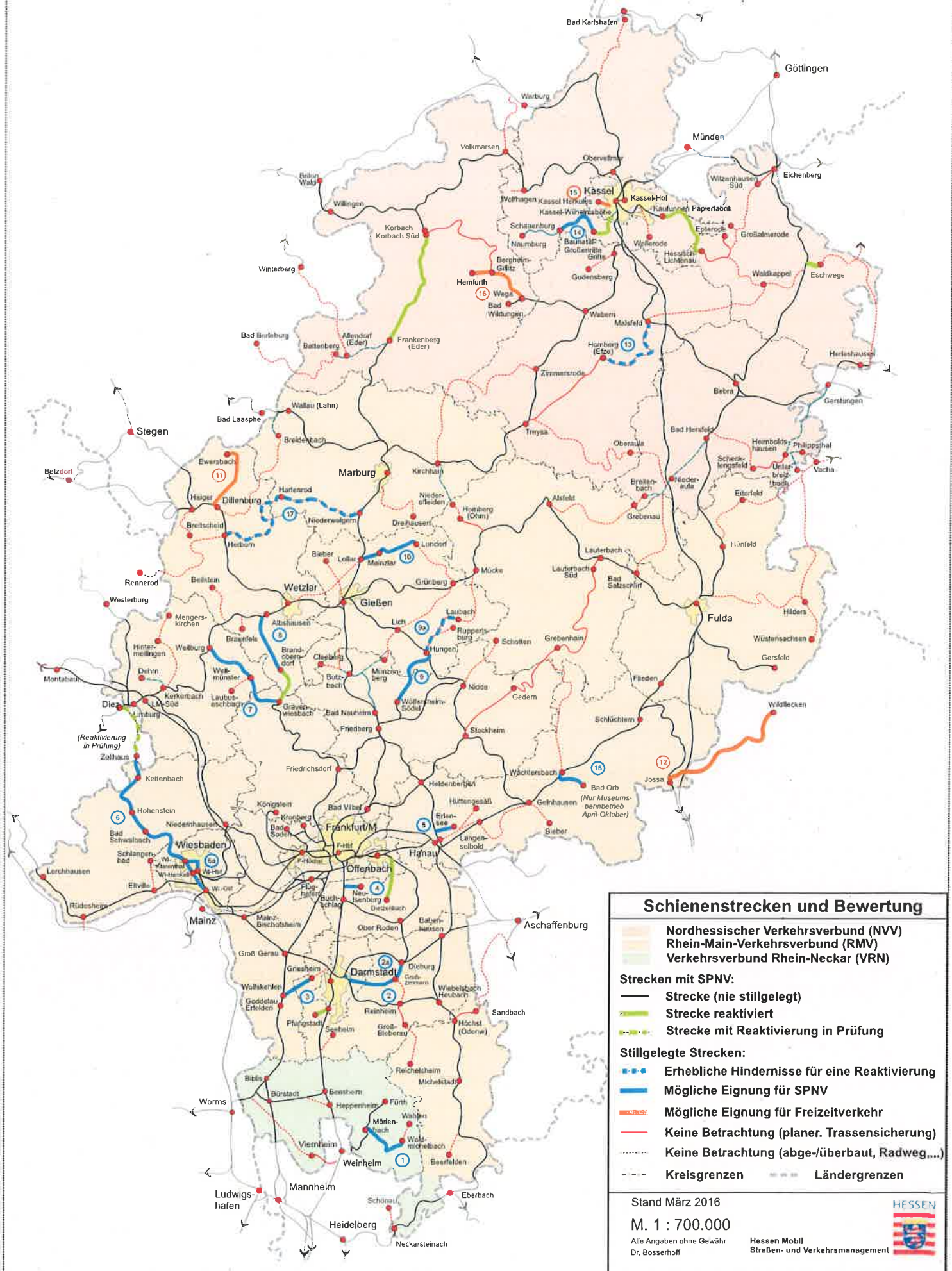
- Wega – Hemfurt-Edersee

5.2 Strecken mit erheblichen Hindernissen für eine Reaktivierung

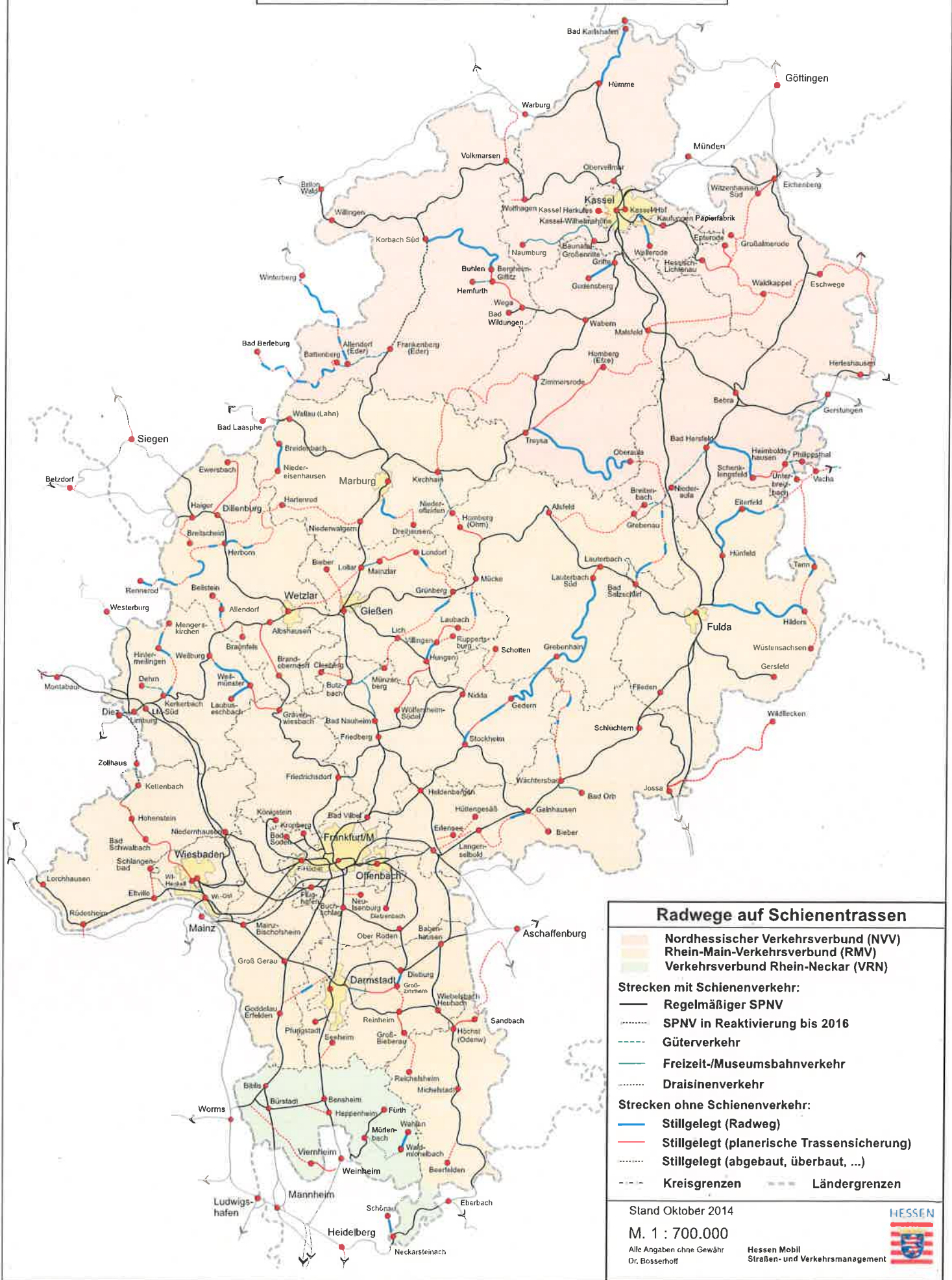
Dies betrifft folgende 3 Strecken:

- Hungen – Laubach
- Malsfeld – Homberg (Efze)
- Herborn – Niederwalgern

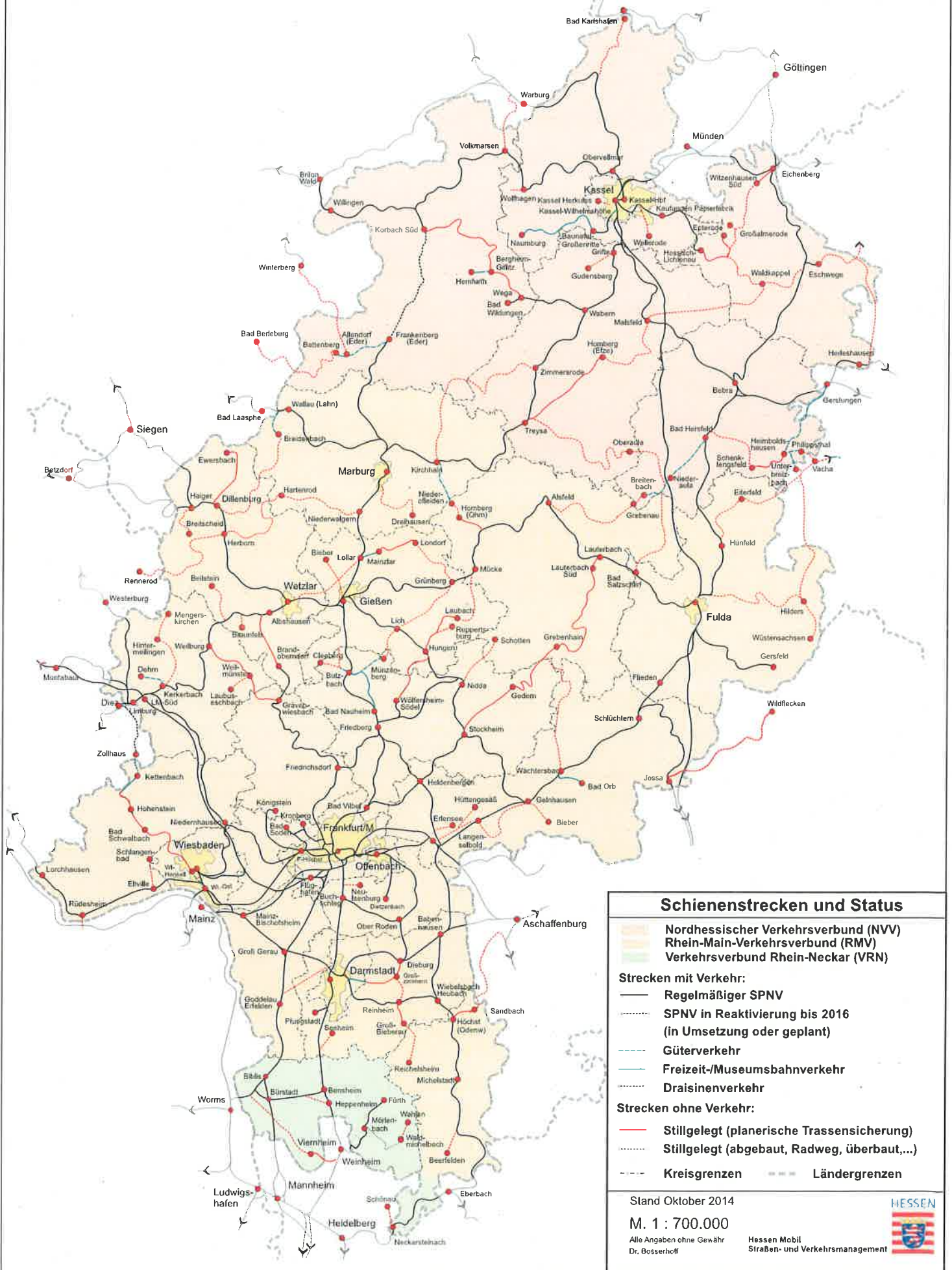
Eisenbahnstrecken in Hessen



Eisenbahnstrecken in Hessen



Eisenbahnstrecken in Hessen



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Sachstand 22.3.2016

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.

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

Inhalt

Strecke		Blattnummer
Mörlenbach – Waldmichelbach	(Überwaldbahn)	1
Darmstadt Ost – Roßdorf – Großzimmern		2
Großzimmern – Dieburg		2a
Griesheim – Wolfskehlen		3
Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum		4
Hanau – Erlensee		5
Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Limburg)	(Aartalbahn)	6
Stadtbahn Wiesbaden		6a
Grävenwiesbach – Weilburg	(Weitalbahn)	7
Brandoberndorf – Albshausen	(Solmstalbahn)	8
Wölfersheim-Södel – Hungen	(Horloffthalbahn)	9
Hungen – Laubach		9a
Lollar – Mainzlar – Londorf	(Lumdatalbahn)	10
Dillenburg – Ewersbach	(Dietzhöhlzthalbahn)	11
Jossa – Altengronau (– Wildflecken)	(Sinntalbahn)	12
Malsfeld – Homberg (Efze)	(Teilstück der Kanonenbahn)	13
(Kassel –) Baunatal – Schauenburg		14
Kassel – Herkules	(Herkulesbahn)	15
(Bad Wildungen –) Wega – Hemfurt-Edersee	(Teilstück der Ederseebahn)	16
Herborn – Niederwalgern	(Aar-Salzböde-Bahn)	17
Wächtersbach – Bad Orb		18

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Mörlenbach – Waldmichelbach

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte	1
(Weinheim -) Mörlenbach – Waldmichelbach (- Wahlen) (Überwaldbahn)	gesamt: 16,5 km	Mannheim 294.600 Heidelberg: 150.300 Mörlenbach: 9.900 Waldmichelbach 10.400	seit 2008: Landkreis und drei Anliegerkommunen (Mörlenbach, Waldmichelbach sowie Abtsteinach)	Status/Datum	Stilllegung: SPNV 1983 Güterverkehr 1994 keine Freistellung Mörlenbach Bf – Mörlenbach Draisinenstation: z.T. privat genutzt Mörlenbach Draisinenstation – Waldmichelbach: Draisinenbetrieb
Verlauf (Stationen)	Mörlenbach, Kreidach, Waldmichelbach				
Einschätzung Zustand	Mörlenbach Draisinenbf – Waldmichelbach (11 km): guter Zustand: Gleise vorhanden, eingeschränkt betriebsbereit; Strecke, Brücken und Tunnel für Draisinenbetrieb ab 2013 saniert Mörlenbach Bf – Draisinenbf: z.T. verkauft an Privat, aber keine Freistellung				
Initiativen	2000: Kreistagsbeschluss zum Trassenerhalt Verein, Fahrgastverband, z.T. Politiker setzen sich für SPNV ein Ziel bis 2007 SPNV mit Durchbindung einzelner Züge bis Mannh./Heidelberg: nicht erreicht, weil ÖPNV-Aufgabenträger (Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Kreis Bergstraße) Finanzierung ablehnten. 2013: Draisinenbetrieb zur Trassensicherung/Tourismusförderung mit EFRE-Mitteln (3,2 Mio. €), langfristig SPNV möglich/angestrebt				
Regionalplan	Trassenverlauf für Reaktivierung zu sichern; Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- und Pkw-Verkehr führen, temporär Museumsbahn				
Nahverkehrspläne	keine Aussage, aber Mörlenbach - Waldmichelbach ÖPNV-Achse 2. Ordnung				
Gutachten	19??: Nahverkehrskonzeption Weschnitztal-Überwald durch RP Darmstadt 2000: Studie zur Reaktivierung für Aufgabenträger (VRN + Kreis Bergstraße) 2005/2006: Konzeptstudie für Nachnutzung der stillgelegten Trasse 2010 Wirtschaftlichkeitsberechnung durch Wirtschaftsförderung Bergstraße				
Ergebnisse	RP-Gutachten empfahl Verlängerung zum Tourismusort Grasellenbach Gutachten 2000 empfahl keine Reaktivierung, 850 zusätzliche Fahrgäste/Tag				
Erforderliche Maßnahmen	für SPNV umfangreiche Sanierung, Reaktivierung der ungenutzten Strecke in Mörlenbach, Anschluss an Bestandsnetz schwierig, Stationen, Fahrzeuge				
Kostenschätzung (Preisstand 2010)	Investitionen Infrastruktur: vsl. 15-20 Mio. € zuzügl. Kosten für Stationen und Anpassung der Strecke an SPNV, Anbindung der Strecke an öff. Bahnnetz Investitionen Fahrzeuge: vsl. 15 Mio. €				
Besonderheiten	Strecke unter Denkmalschutz → kein Gleisabbau, nicht-öffentl. Bahnstrecke				
Einschätzung Hessen Mobil	Bedeutung für SPNV und Freizeitverkehr, Durchbindung zu Oberzentren Mannheim/Heidelberg sinnvoll, überschaubare Kosten, aber teure Anbindung, Betriebskosten günstig bei Zugflügelung Fürth/Waldm.bach in Mörlenbach				



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Darmstadt Ost – Roßdorf – Großzimmern

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 2 Status/ Datum
Darmstadt Ost – Roßdorf – Großzimmern	gesamt: 13,1 km stillgelegt: 8,8 km	Darmstadt: 150.200 Roßdorf: 12.000 Großzimmern: 13.800 Dieburg: 14.900	Gesamtstrecke DB Netz/DB Imm DA Ost – Bessunger Forsthaus: Pacht Deutsche Museumseisenbahn Großzimmern -	Stilllegung: SPNV 1966 Güterverkehr 1982 DA Ost – Bessunger Wald: Museumsbahn Reststrecke: keine Freistellung
Verlauf (Stationen)	Darmstadt Ost, Roßdorf, Großzimmern			
Einschätzung Zustand	DA Ost – Bessunger Forsthaus: betriebsbereit, Museumsbahn Reststrecke: 1983 Trassensicherungsvertrag zwischen DB AG und Kommunen (Darmstadt, Roßdorf und Großzimmern), 1984 Abbau Gleise, Trasse weitgehend für eventuelle Reaktivierung freigehalten			
Initiativen	Fahrgastverband/VCD engagieren sich für Streckenerhalt + Reaktivierung als 1gleisige normalspurige Dieselbahn mit/ohne Verlängerung in Innenstadt DA; Landkreis, Dadina setzen sich für Reaktivierung als Straßenbahn ein; 2014: CDU-Konzept mit Bahnreaktivierung + Verlängerung in Innenstadt DA			
Regionalplan	Trassenverlauf für Reaktivierung sichern (inkl. Verbindung nach Kranichstein) Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- + 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	2014: Untersuchung für Straßenbahnbetrieb im Auftrag der DADINA 2014: Untersuchung, warum Ergebnis Stand. Bewertung nicht aussagekräftig			
Ergebnisse	2003: Bus günstiger als Straßenbahnbetrieb wegen hoher Investitionskosten (Betriebskosten Bahn + Bus gleich); Option der Reaktivierung offenhalten 2014: Reaktivierung als Straßenbahn: N/K-Faktor = 0,47 (Mitfall 3) Fahrgastzuwachs von 6.540 auf 13.700 Fahrgäste/Jahr (+55%)			
Erforderliche Maßnahmen	Neubau 2gleisige Straßenbahn DA-Schloss – Großzimmern, teure Kreuzung Bf. DA-Ost, Ertüchtigung Bahnübergänge, Neubau Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung (Preisstand 2014)	Investitionen Infrastruktur: 124,6 Mio € (Mitfall 3) Investitionen Fahrzeuge: keine Angabe (+ 9 Straßenbahnen, - 12 Busse)			
Besonderheiten	RP Darmstadt fordert Verringerung des Busverkehrs in der Innenstadt DA; Stadt DA wünscht Anwendung stand. Bewertungsverfahrens zu modifizieren; Vorschlag Fahrgastverband + Dritte (CDU) für regelspurige Stadt-Land-Bahn: DADINA hat im Juli 2014 entsprechende Untersuchung in Auftrag gegeben			
Einschätzung Hessen Mobil	hohe ÖPNV-Nachfragesteigerung, Oberzentrum Darmstadt nah, Untersuchungsraum im MIV suboptimal angebunden (Nordostumgehung von Bevölkerung abgelehnt, auf B 26 große Verspätungen) → Handlungsbedarf und gute Chancen für ÖPNV, hohe Kosten (reduzierbar durch Eingleisigkeit), Zubringerbusse nötig, regelspurige Stadt-Land-Bahn prüfenswert, positive Wirkung Bahnerschließung auf Siedlungsstruktur berücksichtigen			



Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

(Darmstadt Ost –) Großzimmern – Dieburg

				Nr. in der Karte	2a
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Status/ Datum	
(Darmstadt Ost –) Großzimmern - Dieburg	4,5 km	Darmstadt: 150.200 Roßdorf: 12.000 Großzimmern: 13.800 Dieburg: 14.900	DB Netz? Kommunen?	Stilllegung: 1965 (SPNV+Güterverkehr)	
Verlauf (Stationen)	Großzimmern, Dieburg				
Einschätzung Zustand	schlecht: Abbau Gleise 1967, nur planerische Trassensicherung (über REP), kein Trassenversicherungsvertrag				
Initiativen	2011: Oberbürgermeister Darmstadt empfahl 2011 Reaktivierung Strecke Darmstadt über Großzimmern bis nach Dieburg als Straßenbahn seit 2012: Fahrgastverband und VCD engagieren sich für Reaktivierung DA-Ost – Großzimmern als 1gleisige <u>normalspurige Dieselbahn</u> inkl. Reaktivierung Großzimmern – 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 Untersuchung speziell mit dieser Strecke nicht bekannt 2014: Untersuchung für Straßenbahnbetrieb im Auftrag der DADINA für Korridor Darmstadt – Großzimmern mit im Titel Erwähnung auch von Dieburg				
Ergebnisse	entfällt				
Erforderliche Maßnahmen	Neubau Großzimmern – Dieburg, Neubau/Ertüchtigung Bahnübergänge, Fahrzeuge				
Kostenschätzung (Preisstand 2014)	Kosten vsl. gering Investitionen Infrastruktur: nicht bekannt Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt				
Besonderheiten					
Einschätzung Hessen Mobil	Reaktivierung nur sinnvoll im Zusammenhang mit Strecke Darmstadt – Großzimmern, Dieburg Mittelzentrum, Oberzentrum Darmstadt nah, Untersuchungsraum im MIV suboptimal angebunden (Nordostumgehung von Bevölkerung abgelehnt, auf B 26 große Verspätungen) → Handlungsbedarf und gute Chancen für ÖPNV, regelspurige Stadt-Land-Bahn oder Eisenbahn prüfenswert; DADINA sieht hohe Nachfrage im Raum Dieburg, aber alternative Anbindung über bestehende Bahnstrecke Darmstadt – Babenhausen vorhanden, Radweg auf der Bahntrasse				

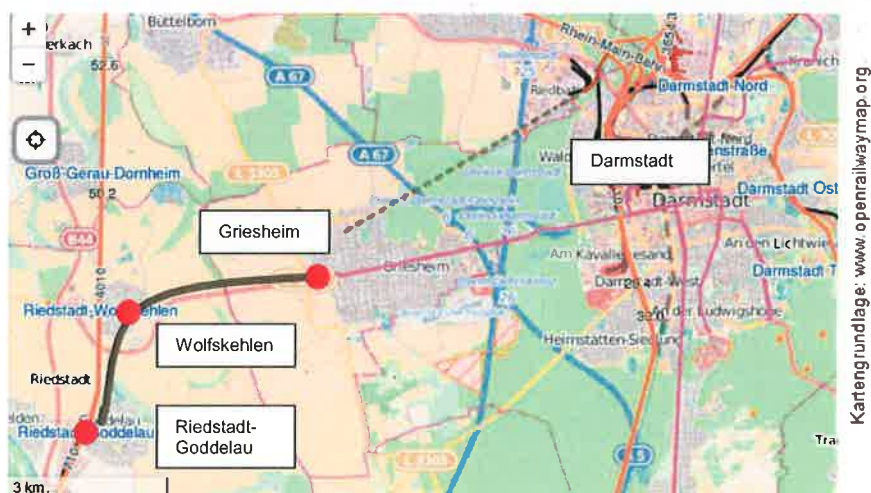


Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

(Darmstadt –) Griesheim – Wolfskehlen (– Goddelau)

				Nr. in der Karte 3
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Status/ Datum
Griesheim – Wolfskehlen (- Goddelau)	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 Gries- heim 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. Ge- meinde 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 erfor- derlich, 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				
Einschätzung Hessen Mobil	Reaktivierung käme nur als Straßenbahn in Betracht, hohe Kosten bei zentra- ler Streckenführung durch Wolfskehlen und Goddelau, laut Gutachten eher geringe Bedeutung für SPNV, langer haltestellenloser Abschnitt wegen feh- lender Bebauung, direkte Verbindung zum Oberzentrum Darmstadt und Mit- telzentrum Griesheim Gutachten von 1996 zu aktualisieren (u.a. Potenzial für Ausweisung neuer Siedlungsflächen an Strecke, demographische Entwicklung, Pendlerströme, zunehmende Staubehinderungen im MIV, eingleisige Streckenführung)			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 4 Status/ Datum
Neu-Isenburg Bf. - Neu-Isenburg Zentrum (Güterbahnhof)	2,6 km	Neu-Isenburg 35.700	DB Netz?	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			
Regionalplan	keine Aussage			
Nahverkehrspläne	RMV: Strecke im Zielkonzept S-Bahn 2019 enthalten, RTW hat Planungstiefe der Vorplanung erreicht, tangenciales Verkehrsangebot wird neu geschaffen → zusätzliche Finanzmittel benötigt			
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), Neubau 2 Stationen, Bahnübergänge, Elektrifizierung, (Zweissystem-)Fahrzeuge			
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	Koalitionsvertrag der aktuellen Regierung: „Das Land ist bereit, in der Planungsgesellschaft zur RTW mitzuwirken, allerdings ohne Finanzbeteiligung“			
Einschätzung Hessen Mobil	Reaktivierung nur sinnvoll bei Einbindung in Regionaltangente West, hohe Kosten Gesamt-Projekt RTW, direkte Verbindung zum Flughafen Frankfurt und nach Höchst, Neu-Isenburg Mittelzentrum, Verlängerung der Straßenbahn von Neu-Isenburg Stadtgrenze bis Neu-Isenburg Zentrum (auch im regionalen NVP enthalten) für Hauptpendlerstrom nach Frankfurt wichtiger als die Reaktivierung der Stichstrecke			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Hanau – Erlensee

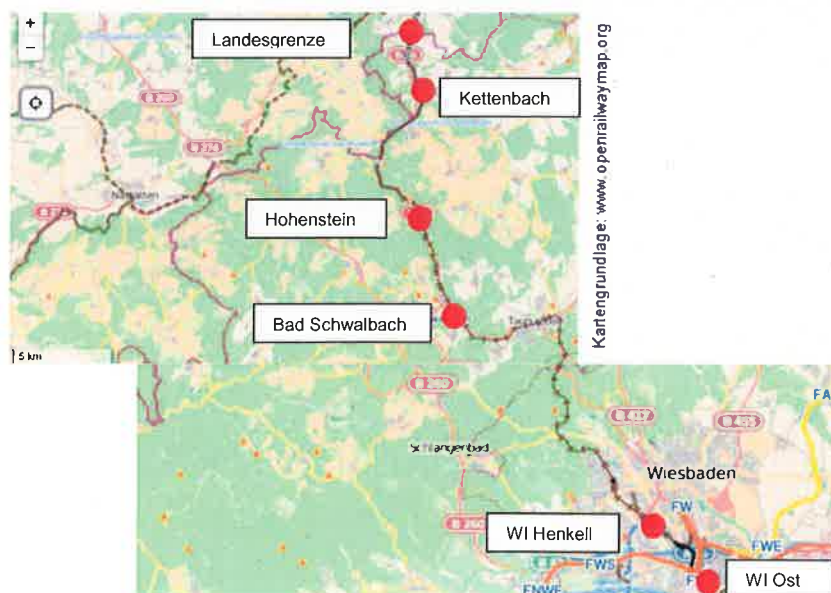
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 5 Status/ Datum
Hanau – Erlensee	ca. 5,0 km	Hanau 89.900 Erlensee 13.000	DB Netz/BIMA?	2007 Stilllegung (nie SPNV) betrieblich stillgelegter Gleisanschluss
Verlauf (Stationen)	Hanau, Erlensee			
Einschätzung Zustand	Guter Zustand: Gleis vorhanden, betrieblich gesperrt (früherer Gleisanschluss des Fliegerhorstes)			
Initiativen	2001 im Zusammenhang mit Planungen der Hanauer Stadtbahn für Regionalstraßenbahn-Konzept auch Überlegungen für Strecke (auf anderer Trasse) nach Erlensee und dann weiter nach Langenselbold bzw. Neuberg. Stadtverordnetenversammlung HU lehnte Projekt 2004 aus Kostengründen ab. 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 der geplanten nordmainischen S-Bahn nach Erlensee			
Regionalplan	keine Aussage			
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			
Gutachten	2013: Gutachten im Auftrag des Zweckverbands Fliegerhorst Neues Gutachten im Auftrag des RMV wird erstellt			
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 (S-Bahn).			
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 M o. € (netto) Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	Größte Konversionsfläche im Rhein-Main-Gebiet, Transport- und Logistiknutzung im Entstehen, ggf. in Teilgebieten auch Wohnnutzung			
Einschätzung Hessen Mobil	Nutzen Reaktivierung abhängig von künftiger Nutzung Konversionsgelände; derzeit Gewerbepark im Entstehen (hierbei Reaktivierung auch für Güterverkehr sinnvoll), Stadt Erlensee viele Einwohner, aber ohne Bahnanschluss (größte Zunahme der Einwohnerzahl im Main-Kinzig-Kreis), direkte Verbindung zu den Oberzentren Frankfurt und Hanau, bei S-Bahn-Verlängerung auch bessere Erschließung Hanau-Nord			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez)

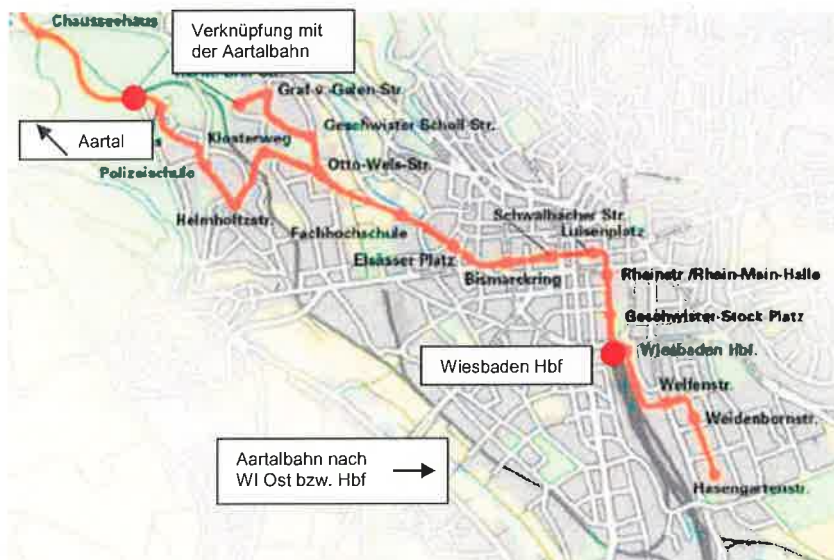
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte	6
Wiesbaden – Bad Schwalbach – Kettenbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn)	gesamt: ca. 40 km	Wiesbaden: 278.600 Bad Schwalbach: 11.000 Diez: 10.800 Limburg: 33.800	DB Netz/DB Imm; bis 2014 Pacht durch Stadt Wiesbaden (ESWE); seither Aartalbahn Infrastruktur gGmbH	Status/Datum	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 € NTB plant zunächst Museumsbetrieb WI - Hahn-Wehen; Rheingau-Taunus-Kreistag strebt Museumsbahn WI – Bad Schwalbach zur LGS 2018 in Bad Schwalbach an und hat Landrat beauftragt zu klären, ob SPNV möglich ist Unternehmerverband Hess. Einzelhandel Mitte-Süd fordert Reaktivierung				
Regionalplan	Trassenverlauf für Reaktivierung zu sichern; Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- und Pkw-Verkehr führen, temporär Museumsbahn				
Nahverkehrspläne	lokal: Prüfung im aktuell zu erarbeitenden gemeinsamen NVP der Stadt Wiesbaden und des RTK, ob und in welcher Form Reaktivierung erfolgen soll regional: Verbindung einer Stadtbahn WI mit Aartalbahn wird geprüft				
Gutachten	Studie für LGS 2018 Bad Schwalbach sieht Reaktivierung als wichtig an viele Studien zur Reaktivierung, zuletzt 2009 Studie im Auftrag des RMV				
Ergebnisse	N/K-Faktor > 1 nur im Zusammenhang mit Einrichtung einer Stadtbahn in Wiesbaden wegen Wegfall der Umwegfahrten über WI Hbf zur Stadt <u>oder</u> wenn Vorabinvestitionen von ≥10,9 Mio. € für Museumsbahnbetrieb erfolgen				
Erforderliche Maßnahmen	eingleisige Reaktivierung auf vorhandener Trasse				
Kostenschätzung (Preisstand 2008)	Investitionen Infrastruktur: 42 Mio. € (N/K=0,58) bzw. bei Vorabinvestitionen von 10,9 Mio € wird N/K=1,03; Investitionen Fahrzeuge: 14,0-16,8 Mio. €				
Besonderheiten	Strecke in Hessen unter Denkmalschutz → kein Gleisabbau zulässig Reaktivierung des SPNV in Rheinland-Pfalz Zollhaus – Diez (- Limburg) bis 2016 geplant (N/K-Faktor=1,31), neue NKU beauftragt; Aarbergen wünscht Verlängerung Zollhaus - Michelbach, Hohenstein überlegt Radweg				
Einschätzung Hessen Mobil	Bad Schwalbach neben Homberg (Efze) einzige Kreisstadt in Hessen ohne SPNV, Strecke wichtig für SPNV + Freizeitverkehr, Oberzentrum WI nah, Durchbindung nach Limburg sinnvoll, Einbindung in Stadtbahn WI mittelfristig erforderlich, überschaubare Kosten, ggf. Mitfinanzierung über Güterverkehr				



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Stadtbahn Wiesbaden

				Nr. in der Karte	6a
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Status/Datum	
Wiesbaden Kohlheck bzw. Klarenthal – Wiesbaden Hbf – Wiesbaden Hasengartenstraße	gesamt: ca. 9,7 km	Wiesbaden: 278.600	Kommune (Strecke nicht mehr vorhanden)	Stilllegung Straßenbahn (Süddt. Eisenbahn-Gesellschaft): 1952/1955 DB-Trasse: Stilllegung?	
Verlauf (Stationen)	WI Kohlheck bzw. WI Klarenthal, WI City, WI Hbf, WI Hasengartenstraße				
Einschätzung Zustand	Trasse Hasengartenstraße z.T. vorhanden, generell keine Überbauung				
Initiativen	Hess. Einzelhandel Mitte-Süd fordert Anbindung Aartalbahn an Stadtbahn				
Regionalplan	entfällt				
Nahverkehrspläne	regional: in WI wird Einführung Stadtbahn geprüft mit Option Weiterführung in Region; Anbindung Aartal nur sinnvoll als Verlängerung Stadtbahn (BOStrab). lokal: Nahverkehrsplan 2008 sieht wirksame Modal-Split-Änderungen nur durch Einführung Stadtbahn. Im Verkehrsentwicklungsplan 2005 der Stadt berücksichtigt; soll in Fortschreibung aufgenommen werden.				
Gutachten	1998: Gutachten im Auftrag von ESWE/RMV (mit Anbindung Aartal) 1999: Gutachten im Auftrag von ESWE/RMV/Stadtwerke Mainz/RTV (mit Anbindung Aartal und Mainz) 2013: Gutachten im Auftrag von ESWE Verkehr (ohne Anbindung Aartal)				
Ergebnisse	1998: N/K-Faktor = 1,27 1999: N/K-Faktor = 3,10 2013: N/K-Faktor = 1,66				
Erforderliche Maßnahmen	Neubau mit 2 Gleisen, Elektrifizierung, Stationen, Fahrzeuge, Betriebshof				
Kostenschätzung (Preisstand 2013)	Hohe Kosten für Investitionen Infrastruktur: 1998: 152,7 Mio. DM Gesamtstrecken 1999: 171,6 Mio. DM Gesamtstrecken 2013: 106,8 Mio. € für innerstädtische Strecke Investitionen Fahrzeuge: 11 Fahrzeuge				
Besonderheiten	Projekt 2000 im GVFG-Bundesprogramm, später von Stadt abgebrochen; 2013 empfiehlt HMWVL der Stadt vor allem wegen ungesicherter Finanzierung und Bedenken zur NKU, vom Projekt Abstand zu nehmen				
Einschätzung Hessen Mobil	hohe Kosten für Stadtbahn → hoher Eigenanteil Stadt (v.a. wegen Erstinvestitionen für Fahrzeuge und Betriebshof), z.T. Widerstände in Bevölkerung und Politik gegen Stadtbahn, höherer Nutzen mit Aartalbahn. Einzelhandel für Projekt. Wiesbaden neben Kiel einzige Landeshauptstadt ohne Schienensystem (in Kiel Stadtbahn geplant), Bussystem erreicht Kapazitätsgrenze, bei Stadtbahn geringere Kosten Fahrpersonal, Verbesserung Klimaschutz + Lärmbelastung				



Kartengrundlage: www.stadtbahn-ja.de

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Grävenwiesbach – Weilburg

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 7 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	2007: Gutachten im Auftrag des RMV			
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 (Preisstand 2007)	Investitionen Infrastruktur: nicht bekannt Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	2008: Mitfinanzierung der Reaktivierung durch Landkreis wegen Gutachten-ergebnis derzeit abgelehnt			
Einschätzung Hessen Mobil	laut Gutachten 2007 N-K-Faktor für SPNV unzureichend, hohe Kosten, Lückenschluss: Verbindung zwischen Lahntalbahn und Hochtaunusbahn (die gemäß aktuellen Planungen weiter attraktiviert werden soll (Elektrifizierung ab Usingen), Verbindung zum Mittelzentrum Weilburg			

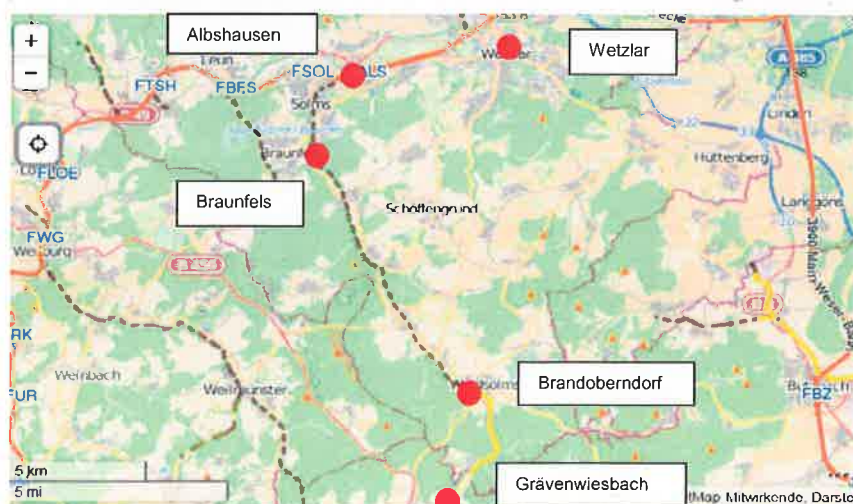


Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

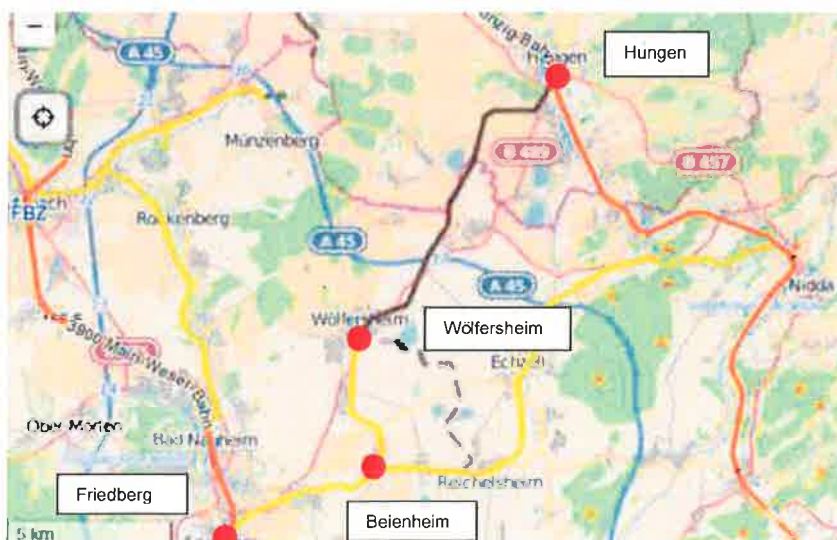
Brandoberndorf – Albshausen

				Nr. in der Karte 8
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Status/ Datum
Brandoberndorf – Albshausen (Solmstalbahn)	16,4 km	Grävenwiesbach 5.200 Braunfels: 10.700 Solms: 13.300 Wetzlar: 51.100	Kommunen?	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 bisher wohl nicht verwirklicht			
Regionalplan	REP Mittelhessen: Trassenverlauf ist planerisch zu sichern, erschließbare Einwohnerpotenziale erlauben wirtschaftlichen SPNV, im Zug der Fortschrei- bung 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, Freilegung Tunneleinschnitt bei Waldsolms 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 Hochtaunusbahn wieder angeschlossen zu werden 1999: Reaktivierung Grävenwiesbach – Brandoberndorf erfolgt (Strecke durch Tunnel vermeidet witterungsbedingte Probleme auf der Straßenverbindung)			
Einschätzung Hessen Mobil	Bedeutung für SPNV und Freizeitverkehr (Braunfels: Ausflugsziel, Reha- Zentrum), Strecke verläuft längs überörtlicher Nahverkehrs- und Siedlungs- achse, Lückenschluss: Verbindung zwischen Lahntalbahn und Hochtaunus- bahn (die gemäß aktuellen Planungen weiter attraktiviert werden soll: Elektri- fizierung ab Usingen), alternative Verbindung von Wetzlar in Raum Frankfurt, Oberzentrum Wetzlar nah (hoher Nutzen bei Zug-Durchbindung bis nach Wetzlar)			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"
(Friedberg –) Wölfersheim-Södel – Hungen

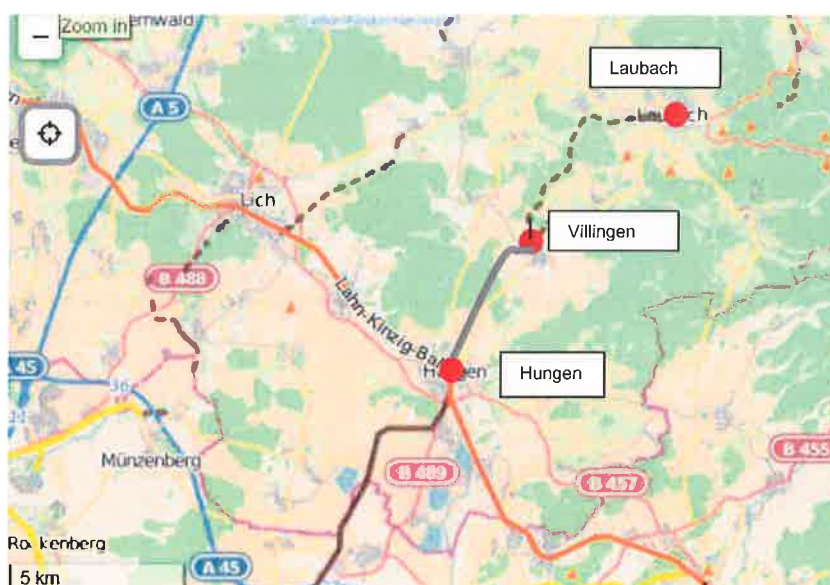
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte	9
Wölfersheim-Södel – Hungen (Horloffthalbahn)	12,2 km	Friedberg: 27800 Wölfersh.: 9.800 Hungen: 12.400	Kommunen Hungen und Wölfersheim	2003 Ende SPNV 2004 Stilllegung keine Freistellung	
Verlauf (Stationen)	Wölfersheim-Södel, Berstadt-Wohnbach, 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 Horloffthalbahn, 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	2002: Wirkung attraktivitätserhöhender Maßnahmen im SPNV in Auftrag BMV 2003: ETC-Gutachten im Auftrag von RMV/Kreisen? 2004: Regionale Netzentwicklung am Beispiel Wetterau im Auftrag RMV/DB 2013: Vorstudie zur Reaktivierung im Auftrag der AG Horloffthalbahn: Reaktivierung untersucht bis Berstadt/bis Hungen/Zugdurchbindung bis Lich				
Ergebnisse	Studie 2002: Hohes Potenzial, Weiterbetrieb sinnvoll Studie 2013: Projektdossierverfahren mit Mehrverkehrsquote, die N/K-Faktor von 0,96 (Reaktivierung nur bis Berstadt) bzw. 0,53 (Reaktivierung bis Hungen: 230 zusätzliche Fahrgäste/Werktag) entspricht bis Hungen N/K > 1,0 nur bei zusätzlichen Attraktivitätsgewinnen (z.B. Direktzüge nach Frankfurt) → Reaktivierung erneut untersuchen: 2019 Neuvergabe des SPNV der Strecke und vsl. Abschluss 4gleisiger Ausbau Ffm – Friedberg				
Erforderliche Maßnahmen	Aufarbeitung der Trasse, Sicherungstechnik Kreuzungsbf. Berstadt, Umbau Bf. Beienheim für Zugflügelung, Neubau/Ertüchtigung Bahnübergänge, Neubau/Ertüchtigung Stationen, ggf. Fahrzeuge, P+R-Platz Bf. Berstadt				
Kostenschätzung (Preisstand 2013)	Investitionen Infrastruktur: bis Hungen 7,7 Mio. €, bis Berstadt 3,9 Mio. € Investitionen Fahrzeuge: bis Hungen 3,0 Mio.€ (bis Berstadt keine Kosten)				
Besonderheiten	Engagement der AG Horloffthalbahn, Rhein-Sieg-Eisenbahn würde EIU.				
Einschätzung Hessen Mobil	gute Erschließungswirkung (außer Berstadt), Lückenschluss, Bedeutung im Schülerverkehr, relativ geringe Kosten, Anbindung an Oberzentrum Frankfurt, laut Gutachter durch SPNV vsl. Bevölkerungsrückgang in Hungen geringer				



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Hungen – Laubach

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 9a 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			
Einschätzung Hessen Mobil	geringes Verkehrsaufkommen, niedrige Verlagerungswirkung, geringe Erschließungswirkung, hohe Kosten wegen komplettem Neubau und Freistellung → N/K-Faktor voraussichtlich kleiner als 1. Oberzentrum Frankfurt entfernt, Laubach ist Mittelzentrum. Reaktivierung nur sinnvoll falls Reaktivierung Wölfersheim-Södel - Hungen <u>Überprüfung nur ansatzweise erforderlich, ob durch Reaktivierung der Stre-</u> <u>cke nach Wölfersheim neue Aspekte; ggf. Wegfall der bisherigen planeri-</u> <u>schen Trassensicherung</u>			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Lollar – Mainzlar – Londorf

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 10 Status/ Datum
Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdatabahn)	gesamt: 11,2 km stillgelegt: 9,8 km	Lollar: 9.900 Mainzlar: 8.000 Allendorf: 4.100 Rabenau: 5.100	Lollar – Mainzlar: Pacht Kommune von DB Netz Mainzlar – Londorf: DB Netz/DB Imm	Lollar – Mainzlar: Güterverkehr 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 Lumdatabahn 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	1999: vereinfachte NKU, N/K = 0,91 → keine vertiefte Studie 2012: Studie der Universität Gießen 2013: Vorstudie zur Reaktivierung im Auftrag der Lumdatabahn 2014: vertiefende NKU vom RMV und Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe als lokalen ÖPNV-Aufgabenträger geplant/beauftragt?			
Ergebnisse	Studie 2013: Projektdossierverfahren mit Mehrverkehrsquote, die einem N/K-Faktor von 1,04 entspricht; Empfehlung für vertiefte NKU (Submission erfolgt, Auftrag wird vergeben) Fahrgastzuwachs von 1.100 auf 2.168 Fahrgäste/Tag			
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)			
Besonderheiten	Engagement der AG Lumdatabahn, Rhein-Sieg-Eisenbahn würde vsl. EIU Bahnhof Lollar soll im Zug RV Hessen 2017 modernisiert werden			
Einschätzung Hessen Mobil	hohe Verlagerungswirkung, gute Erschließungswirkung, neue Station Lollar Nord sinnvoll, Bedeutung im Schülerverkehr, relativ geringe Kosten, Oberzentrum Gießen nah, laut Gutachter durch SPNV vsl. Bevölkerungsrückgang östlich Mainzlar geringer; Prüfung bald erforderlich, wenn bei Reaktivierung die Planungen zur Modernisierung des Bf Lollar anzupassen sind			



Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Dillenburg – Ewersbach

				Nr. in der Karte 11
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Status/ Datum
Dillenburg - Ewersbach (Dietzhöhlalbahn)	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 streben 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/Bahnübergänge Eibelshausen/1 Brücke abgebaut), Hangrutsch bei Fronhausen, teilweise stark zugewachsen, z.T. Freischnitt durch Verein			
Initiativen	Verein Dietzhöhlalbahn e.V. engagiert sich mit dem Ziel, gemeinsam mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) die Strecke zu übernehmen und zu reaktivieren. Kommunen (außer Dillenburg) engagieren sich nicht für Reaktivierung, haben aber zugesichert, vorgenommene Streckenunterbrechungen bei Reaktivierung auf ihre Kosten zu beseitigen; Gespräch Verein/IHK geplant			
Regionalplan	REP Mittelhessen: 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			
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 (z.B. Interessensbekundungen 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 Verein/Unternehmen/Land Hessen erfolgt → laut EBA vs. Reduzierung des Antrags auf Freistellung auf nur noch 0,45 km. Bedeutung der Bahn beim Naturpark Lahn-Dill-Bergland noch nicht erkannt. Reaktivierung im Reg. Entwicklungskonzept Lahn-Dill-Bergland für Bewerbung um erneute Anerkennung als LEADER-Region 2014-2020 enthalten			
Einschätzung Hessen Mobil	Nutzung vorrangig für Güterverkehr, aber auch hohe Bedeutung für Freizeitverkehr (Erschließung Naturpark Lahn-Dill-Bergland, Rothaarsteig), SPNV vor allem für Schülerverkehr, Busse auf paralleler B 253 in HVZ morgens und mittags oft überfüllt und im Stau, Kosten überschaubar für Museumsbetrieb, kaum aufwändige Kunstbauten, ggf. Finanzierungsbeitrag Güterverkehr			



Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Jossa – Altengronau (– Wildflecken)

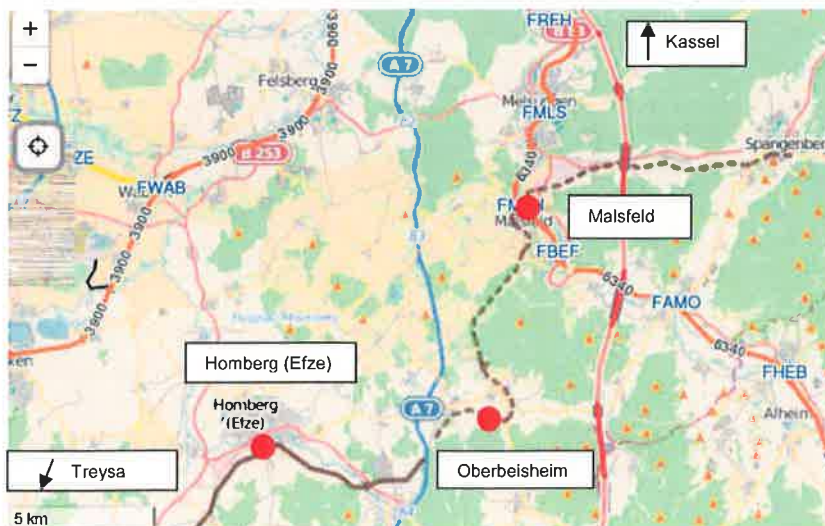
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 12 Status/ Datum
Jossa – Altengronau – Bad Brückenau – Wildflecken (- Oberwildflecken - Arnsberg) (Sinntalbahn)	Jossa – W.flecken 31,7 km W.flecken -Arnsberg 5,4 km	Jossa/Sinntal: 8.900 Altengronau: 1.400 Bad Brückenau: 6.500 Wildflecken 3100	Jossa – Wildflecken: DB Netz; Verein/RSE streben Pacht an Wildflecken - Oberwildflecken: Bundeswehr/BIMA?	Stilllegungen: SPNV 1988 Güterverkehr 2002 Museumsbahn 2005 Strecke in Hessen: Trassensicherung keine Freistellung
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 bayer. Kommunen wollen Freistellung (z.T. Radweg), hess. Kommunen nicht			
Regionalplan	nur Aussage für Teilstrecke Hessen: Trasse für Reaktivierung sichern, Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- und Pkw-Verkehr führen			
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			
Einschätzung Hessen Mobil	Nutzung vorrangig für Freizeitverkehr: hohe Bedeutung für Erschließung Biosphärenreservat Rhön/Bad Brückenau/Attraktion Kreuzberg (analog Bahn Fulda – Gersfeld), regionale Entwicklungsachse in Bayern, Kosten gering für Freizeitverkehr, ggf. Finanzierungsbeitrag Güterverkehr (Panzertransporte?)			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Malsfeld – Homberg (Efze) (– Treysa)

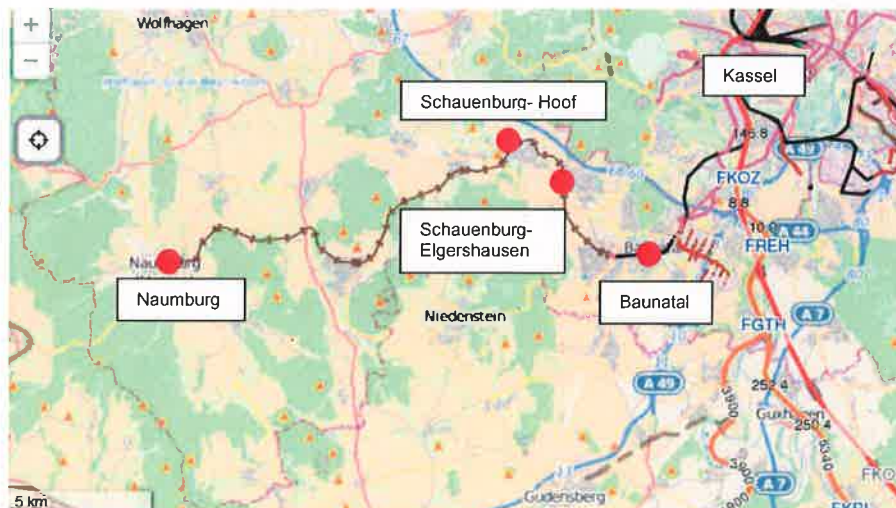
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 13
				Status/ Datum
Malsfeld – Homberg (Efze) (Teilstück der Kanonenbahn)	19,2 km	Kassel 196.000 Malsfeld 3.900 Homberg 13.900	DB Netz/DB Imm?	Stilllegungen: 1981 SPNV und Güterverkehr Ober- beisheim – Homberg 1989 Güterverkehr Malsfeld – Oberbeis- heim: laut Internet Trassensicherung Homberg - Treysa: 1981 SPNV 2002 Güterverkehr Trassensicherung
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 stillgelegten Trassen nach Homberg zu führen"; von dort sei Verlängerung nach Treysa und in Richtung Gießen möglich			
Regionalplan	Malsfeld – Homberg: keine Aussage Homberg – Treysa: Trassensicherung			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des NVV nicht enthalten			
Gutachten	nicht vorhanden			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau erforderlich, weil Gleise abgebaut, Sanierung Tunnel, Neubau/Ertüchtigung 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 (Rotkäppchenland Schwalm-Knüll/Altstadt Homberg), Homberg Mittelzentrum			
Einschätzung Hessen Mobil	Homberg (Efze) fast einzige Kreisstadt in Hessen ohne Schienenanbindung, Bedeutung für SPNV und Freizeitverkehr, Durchbindung nach Treysa möglich bei Reaktivierung Strecke, Bahnhöfe Malsfeld und Homberg nur tangential zu Siedlungsflächen, bei Halt im bestehenden Bf. Malsfeld muss Fahrzeug kopfmachen, lange Strecke ohne Besiedlung, hohe Kosten für Streckenreaktivierung, RegioTram kostengünstig (Dieselbetrieb, Zweirichtungsfahrzeug), neue Querverbindung zwischen den Strecken KS-Bebra und KS-Frankfurt. <u>Überprüfung nur ansatzweise erforderlich, ob Reaktivierung möglich/sinnvoll oder ggf. planerische Trassensicherung</u>			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

(Kassel –) Baunatal –Schauenburg – Naumburg)

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 14 Status/Datum
Baunatal – Schauenburg-Elgershausen	Teilstück: 3,4 km gesamt: 23,1	Kassel: 196.600 Baunatal: 27.400 Elgershausen: 4.300 Hoof: 3.200	Hessische Landes- bahn Pacht durch: Verein Regionalmuseum Naumburger Klein- bahn (Hessen- courrier, Anlieger- kommunen, Kreis)	Stilllegung: 1977 SPNV 1991 Güterverkehr seit 1972 Museums- verkehr auf der Ge- samtstrecke 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)			
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	laut CDU Baunatal Ende 2012 sollte Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung Ende 2013 für RegioTram (Dieselbetrieb) vorliegen 2004: Gutachten nur für Reaktivierung Güterverkehr			
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			
Erforderliche Maßnahmen	Ertüchtigung für SPNV auf vorhandener Trasse, Betrieb als RegioTram, Ertüchtigung Bahnübergänge, Stationen			
Kostenschätzung (Preisstand 2004)	Kosten für SPNV bei Dieselbetrieb/ohne Elektrifizierung vs. gering Investitionen Infrastruktur nur für Güterverkehr bis Elgershausen: 0,7 Mio € sofort, zuzüglich 1,9 Mio. € in 6-10 Jahren Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	Strecke hat gewisse touristische Bedeutung (Radverkehr, Hessencourrier)			
Einschätzung Hessen Mobil	Oberzentrum Kassel/ICE-Bahnhof Wilhelmshöhe/VW-Werk Baunatal nah, Baunatal Mittelzentrum, hohe Nachfrage zu erwarten; Kosten gering, weil Gleise genutzt und RegioTram kostengünstig (Dieselbetrieb, Zweirichtungsfahrzeug); Stationen nur tangential zu Siedlungen			

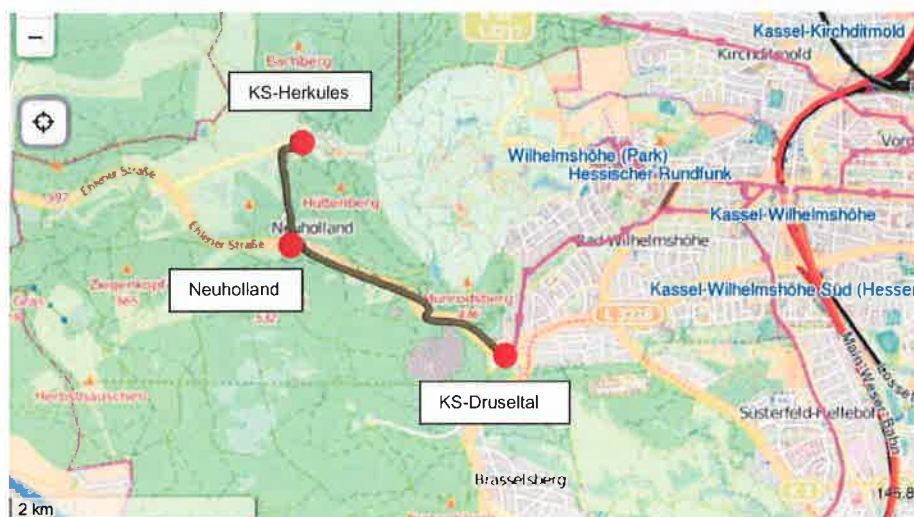


Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Kassel – Herkules

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 15 Status/Datum
Kassel: Druseltal - Herkules (Herkulesbahn)	gesamt: 3,2 km	Kassel: 196.600	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			
Regionalplan	keine Aussage			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des NVV nicht enthalten 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			
Ergebnisse	KVG-Studie beurteilt Förderfähigkeit skeptisch, weil N/K-Faktor nur 0,51; Fahrgastzuwachs von 25.000 auf 150.000 Fahrgäste/Jahr Stadt-Studie ermittelt Schaden des Projektes: N/K-Faktor = -0,82 Uni-Studie empfiehlt Prüfung der Reaktivierung			
Erforderliche Maßnahmen	eingleisige Neubaustrecke auf vorhandener Trasse, Betrieb als Straßenbahn, zusätzliche Fahrzeuge nicht erforderlich (Bedarf nicht in Hauptverkehrszeit)			
Kostenschätzung (Preisstand 2009)	Investitionen Infrastruktur: 13,4 Mio € Investitionen Fahrzeuge: nicht erforderlich			
Besonderheiten	Nutzen nur durch touristischen Verkehr → durch NKU kaum/nicht erfassbar. Laut von Stadt beauftragter Studie z.T. Reisezeitverluste im bestehenden regelmäßigen Personenverkehr wegen zusätzlicher Umsteigevorgänge Projekt 2011 wegen N/K < 1 aus dem Landes-Förderprogramm genommen			
Einschätzung Hessen Mobil	hohe touristische Bedeutung durch attraktive Anbindung des Bergparks Wilhelmshöhe (UNESCO-Welterbe seit 2013), hohe Zunahme ÖV-Anteil, großer Rückgang der aktuellen Verkehrs- und Parkplatzprobleme am Herkules, relativ geringe Kosten, zu prüfen ist Mitfinanzierung durch Muse- umslandschaft Hessen Kassel wegen besserer Erreichbarkeit und höherer Attraktivität des Welterbes			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

(Bad Wildungen –) Wega – Hemfurth-Edersee

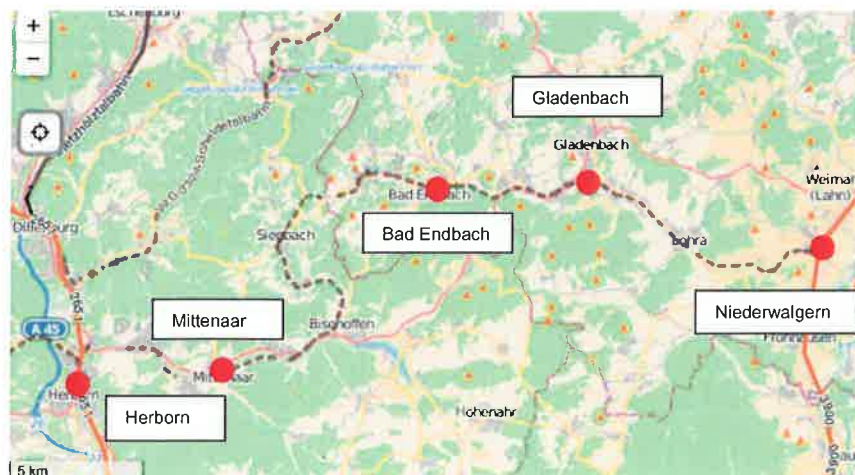
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 16	Status/ Datum
Wega – Bergheim-Giflitz – Hemfurth-Edersee (Wega – Bergheim-Giflitz: Teilstück der Ederseebahn)	ca. 12 km	Bad Wildungen: 16.600 Wega: 700 Bergheim: 900	Wega - Bergheim-G DB Netz Bergheim-G – Hemfurth: EON?		2001 Ende SPNV keine 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	Strecke soll für Reaktivierung vorgehalten werden				
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; derzeit Einstellung SPNV Wabern – Bad Wildungen in Diskussion				
Einschätzung Hessen Mobil	Nutzung nur für Freizeitverkehr relevant: hohe Bedeutung für Erschließung Nationalpark Kellerwald und Ederseegebiet vgl. relativ geringe Kosten für Reaktivierung Überprüfung sinnvoll (auch in Bezug auf Beitrag zur Erhaltung des SPNV der Strecke Wabern – Bad Wildungen)				



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Herborn – Niederwalgern

Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Nr. in der Karte 17 Status/ Datum
Herborn – Niederwalgern (– Marburg) (Aar-Salzböde-Bahn)	41,6 km	Herborn: 20.400 Gladenbach: 12.100 Bad Endbach: 8.100 Hartenrod: 2.500 Niederwalgern: 1.500 Marburg: 73.100	Kommunen	Stilllegungen: 1995 SPNV Niederwalgern - Hartenrod 2001 SPNV Reststück 1992/96 Güterverkehr Freistellung
Verlauf (Stationen)	Herborn, Mittenaar (Schulzentrum), B. 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			
Regionalplan	keine Aussage			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten			
Gutachten	1994: Gutachten im Auftrag Lahn-Dill-Kreis und Kreis Marburg-Biedenkopf			
Ergebnisse	N/K-Faktor = 1,55			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau erforderlich, weil Gleise abgebaut und Trasse teilweise anders genutzt, Neubau/Ertüchtigung Stationen, neue Bahnübergänge (niv-aufrei erforderlich wegen der Freistellung?), Fahrzeuge			
Kostenschätzung (Preisstand 1994)	Kosten vsl. sehr hoch Kostenschätzung für Modernisierung 1994 (Strecke damals noch in Betrieb): Investitionen Infrastruktur: 18,7 Mlo. € Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	Kreis Marburg-Biedenkopf hat 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, aber Bedeutung der Bahn beim Naturpark noch nicht erkannt.			
Einschätzung Hessen Mobil	Reaktivierung kaum möglich bzw. unwahrscheinlich, weil Trasse z.T. überbaut und lange Strecke → sehr hohe Kosten; Trasse entfernt von Siedlungen, Stilllegung führte zur ÖPNV-Verschlechterung (Bus-Fahrzeiten deutlich länger als mit Bahn, einige Orte haben ÖPNV nur noch für Schüler), Bedeutung für Freizeitverkehr und SPNV (viele Schüler), Lückenschluss: Verbindung zwischen Dill-Strecke und Main-Weser-Bahn, Verbindung zum Oberzentrum Marburg, Mittelzentren Gladenbach und Herborn, Schulzentrum Mittenaar <u>Überprüfung nur ansatzweise erforderlich, ob Reaktivierung möglich/sinnvoll, ggf. planerische Trassensicherung</u>			



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Wächtersbach – Bad Orb

				Nr. in der Karte 18
Strecke (Name)	Länge	Einwohner	Eigentümer	Status/ Datum
Wächtersbach – Bad Orb	7,5 km	Wächtersbach: 12.400 Bad Orb: 9.800	privat Betreiber: Dampfklein- bahn Bad Orb Rolf Jirowetz & Siegfried Thei- mer GbR	Stilllegung: 1921 Güterverkehr 1995 SPNV (Normalspur) 2001/2006: Reaktivie- rung als Schmalspur- bahn für saisonalen Tourismusbetrieb
Verlauf (Stationen)	Wächtersbach, Bad Orb			
Einschätzung Zustand	Trasse komplett erhalten 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	keine Aussage			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten			
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			
Einschätzung Hessen Mobil	Wiederaufnahme regulärer SPNV als Inselbetrieb mit Dieselfahrzeugen mit überschaubaren Kosten möglich, weil Trasse komplett vorhanden und zeitweise Tourismusbetrieb; bei Durchbindung Richtung Frankfurt hohe Kosten. Bad Orb ist Mittelzentrum: Bahnhof am Stadtrand ermöglicht, dass viele Ziele fußläufig oder per Rad erreichbar, ansonsten Umsteigen in Bus oder Pkw erforderlich, neuer Busbahnhof nah zum Bahnhof gelegen. Touristischer Verkehr bedeutend (Kurgäste, Therme, Schullandheim der Stadt Frankfurt). Durchbindung SPNV zum Oberzentrum Frankfurt/Main wünschenswert, erfordert aber Elektrifizierung und Kopfmachen der Züge in Wächtersbach. Bei eventueller Einstellung des touristischen Bahnbetriebs Überprüfung sinnvoll, ob Reaktivierung SPNV möglich, zumindest planerische Trassensicherung wichtig; für evtl. SPNV Voraussetzung, dass geplante Bebauung am Bahnhof keine betriebsnotwendigen Bahnflächen in Anspruch nimmt.			



Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org