

Beschluss des Landesausschusses des PRO BAHN Landesverbandes Hessen am 22.02.2025 in Frankfurt am Main

STANDPUNKTEKATALOG REAKTIVIERUNG UND WIEDERAUFBAU VON BAHNSTRECKEN IN HESSEN



Beschluss des Landesausschusses des PRO BAHN Landesverbandes Hessen am 22.02.2025 in Frankfurt am Main

**Bestandsaufnahme und Auffassungen
des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e.V.
und seiner Regionalgliederungen**

zu reaktivierten Bahntrassen,

zu nicht in Betrieb befindlichen Bahntrassen,

auf welchen:

- der Personenverkehr eingestellt wurde
- der Gesamtverkehr eingestellt wurde
- eine Umwidmung erfolgte
- heute eine andere Nutzung erfolgt

sowie

- frühere Bahntrassen, welche durch
Siedlungs- und Flurneuordnung aus dem
Landschaftsbild verschwunden sind

sowie

- Ideen für abschnittsweisen Neubau

Stand: 22. Februar 2025

STANDPUNKTEKATALOG REAKTIVIERUNG UND WIEDERAUFBAU VON BAHNSTRECKEN IN HESSEN

DARNSTELLUNGS- ÜBERSICHT

Farbgebung für aktuell Bahnstrecken, welche wieder in Betrieb sind

		Im Fall dieser Bahnstrecken kann man wirklich von einer Reaktivierung sprechen. Es sind alle Kriterien erfüllt.
		Im Fall dieser Strecken ist zwar etwas passiert, nur es sind ein oder mehrere Abstriche zu machen, es ist dann keine klassische Reaktivierung.

Farbgebung für aktuell stillgelegte, nicht genutzte und verschwundene Bahnstrecken

		Bahnstrecke ist in jeden Fall zu reaktivieren Verfahrensschritte hierzu bereits fortgeschritten
		Bahnstrecke ist in jedem Fall zu reaktivieren Verfahren noch nicht gestartet oder maximal in einer Voruntersuchung
		PRO BAHN Hessen befürwortet die Reaktivierung dieser Bahnstrecke, es sind jedoch Hürden im Verfahrensprozess zu nehmen
		Bahnstrecke hat selbst bei bestem Wohlwollen keine Chance zur Reaktivierung, die Bahntrasse und Bahnliegenschaften sind jedoch zu sichern und in öffentlicher Hand zu halten
		Bahnstrecke ist verloren, sie ist in der Örtlichkeit in weiten Teilen, auf mehreren Kilometern oder gänzlich als Liegenschaft nicht mehr vorhanden

STANDPUNKTEKATALOG REAKTIVIERUNG UND WIEDERAUFBAU VON BAHNSTRECKEN IN HESSEN

INHALTSVERZEICHNIS

TEIL A: VORBEMERKUNGEN

TEIL B: STRECKEN BEREITS NACH KURZER ZEIT WIEDER IN BETRIEB GENOMMEN BZW. REAKTIVIERT

Seite

16	01.06.1995	Kassel-Naumburger Bahn <u>Verängerung der Kasseler Straßenbahn nach Baunatal</u>	3 km
16-17	04.10.1998	Twistetalbahn Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen <u>Volkmarsen und Korbach</u> nach wenigen Jahren, erfolgreichem Protest.	30 km
17	15.11.1999	Taunusbahn / Solmsbachtalbahn Reaktivierung Grävenwiesbach – Brandoberndorf	8 km
18	08.06.2001 26.01.2006	Lossetalbahn / Waldkappeler Bahn Verlängerung der heutigen Kasseler Straßenbahn im Regio-Tram-Konzept nach Hess. Lichtenau Verlängerung bis Helsa Verlängerung bis Hessisch Lichtenau	16 km
18-19	11.12.2003	Strecke Offenbach-Bieber bis Dietzenbach Verlängerung der S 2 nach Dietzenbach	9 km
19-20	12.12.2009	Kanonenbahn- Neubau des Stadtbahnhofs Eschwege Bau des neuen Stadtbahnhofs Eschwege mit einer Stichstrecke auf der Kanonenbahntrasse bis zur Hauptstrecke westlich der Stadt	3 km
20	11.12.2011	Pfungstadtbahn Reaktivierung von Darmstadt-Eberstadt n. Pfungstadt	2 km
21	14.09.2015	Untere Edertalbahn Reaktivierung von Korbach bis Frankenberg (Eder)	31 km

TEIL C: BAHNTRASSEN MIT KOMPLETTER ODER TEILWEISER PERSPEKTIVE

NORDHESSEN

Seite

21-25	Carlsbahn (Teilstrecke)	
	Teilstrecke Hofgeismar-Hümme – Trendelburg	
	Teilstrecke Trendelburg – Bad Karlshafen	
25-26	Herkulesbahn	
	Kassel-Druseltal (Tram-Haltestelle) – Kassel-Herkules	
26-32	Lossetalbahn / Waldkappeler Bahn	
	<u>Teilstrecke:</u>	
	Kassel-Wilhelmshöhe–KS-Niederzwehren–KS-Sandershäuser Str. – KS-Bettenhausen – Kaufungen Papierfabrik	
	<u>Teilstrecke</u> Kaufungen Papierfabrik – Kaufungen – Hess. Lichtenau (als RB-/RE-Strecke)	
	<u>Teilstrecke:</u> Hess. Lichtenau – H.L.-Walburg	
	<u>Teilstrecke / Alttrasse:</u> H.L.-Walburg – Waldkappel	
	<u>Teilstrecke / Vorschlag Neubau:</u> H.L.-Walburg – Waldkappel	
	<u>Teilstrecke:</u> Waldkappel – Eschwege West	
33-34	Söhrebahn Kassel-Bettenhausen – Lohfelden (- Wellerode)	
35-37	<u>Bahnstrecke Walburg – Großalmerode West</u>	
	gemeinsam mit:	
	Gelstertalbahn Velmeden-Eichenberg	
38-41	<u>Kassel-Naumburger-Bahn</u>	
	Teilstrecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal	
	Teilstrecke Baunatal – Naumburg (Hess.)	
41-43	<u>Ederseebahn</u>	
	Teilstrecke Wega – Hemfurth (Edersee)	
	Teilstrecke Bergheim-Giflitz – Korbach	
44-46	<u>Obere Edertalbahn</u>	
	Teilstrecke Frankenberg (Eder) – Battenberg (Eder)	
	Teilstrecke Battenberg (Eder) – Bad Berleburg	
47-51	<u>Kanonenbahn Nordhessen</u>	
	Strecke Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze)	
	spätere Erweiterung bzw. Netzverknüpfung	

OSTHESSEN

Seite

52-56	Werratalbahn (Wildeck-/) Gerstungen-Heringen-Vacha-Bad Salzungen	
57-58	Gründchenbahn Bad Hersfeld-Niederaula-Breitenbach (Herzberg) (-Alsfeld)	
58-59	Bad Orber Kleinbahn Wächtersbach-Bad Orb	
60-62	Ohmtalbahn Kirchhain-Amöneburg-Homberg (Ohm) Burg- und Nieder-Gemünden	

MITTELHESSEN

Seite

63-66	Lumdataalbahn Teilstrecke Lollar – Rabenau-Londorf Teilstrecke Rabenau-Londorf – Grünberg (Hess.)	
66-69	Kanonenbahn Mittelhessen Wetzlar-Lahnau-Heuchelheim-Wettenberg-Lollar(-Gießen)	
69-73	Salzbödebahn / Aar-Salzböde-Bahn Teilstrecke Weimar-Niederwalgern – Bad Endbach-Hartenrod Teilstrecke Bad Endbach-Hartenrod – Bischoffen Teilstrecke Bischoffen – Herborn (Hessen)	
74-76	Dietzhöhlzthalbahn Dillenburg-Eschenburg-Dietzhöhlzthal	
76-79	Perftalbahn / Scheldetalbahn Biedenkopf-Wallau – Breidenbach (b. Biedenkopf) Breidenbach (b. Biedenkopf) - Dillenburg	
79-80	NEUBAU Perf-Dietzhölze-Bahn Biedenkopf-Wallau – Breidenbach (b. Biedenkopf)- Dietzhöhlzthal-Mandeln-Eschenburg-Dillenburg	
80-84	Solmsbachthalbahn (nördlicher Teil Taunusbahn) (Grävenwiesbach-)Brandoberndorf-Albshausen	
84-86	Weiltalbahn (nördlicher Teil Taunusbahn) Weilburg-Weilmünster-Grävenwiesbach	
87-91	Butzbach-Licher-Eisenbahn im Wetteraukreis Teilstrecke 1: Bad Nauheim Nord – Butzbach-Griedel Teilstrecke 2: Butzbach-Griedel – Münzenberg Teilstrecke 3: Butzbach-Griedel /-Ost – Abzw. Main-W.-Bahn Teilstrecke 4: Butzbach – Butzbach Pohl-Göns – Magna-Park Teilstrecke 5: Butzbach Pohl-Göns – Langgöns-Oberkleen	
92-94	Horloffthalbahn Teilabschnitt Wölfersheim-Hungen	

WESTHESSEN

Seite

95-100	Aartalbahn Teilabschnitt Limburg-)Diez-Hahnstädten-Bad Schwalbach Teilabschnitt Bad Schwalbach-Taunusstein-Wiesbaden	
--------	---	--

GROSSRAUM FRANKFURT

Seite

101-102	<u>Bahnstrecke (Hanau Hbf. –) Hanau Nord – Erlensee</u>	
102-103	<u>Bahnstrecke Neu-Isenburg Bhf. – Neu-Isenburg Stadt</u>	

STARKENBURG

Seite

104-105	<u>Bahnstrecke Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern</u>	
105-106	<u>Rodgaubahn</u> Dieburg – Groß-Zimmern – Reinheim Teilstrecke: Dieburg – Groß-Zimmern Teilstrecke: Groß-Zimmern – Reinheim	
107-108	<u>Gesprenztalbahn</u> Teilstrecke: Reinheim – Groß-Bieberau Teilstrecke: Groß-Bieberau – Brensbach Teilstrecke: Brensbach – Reichelsheim (Odenwald)	
108-109	<u>Bachgaubahn</u> Höchst (Odw.) – Aschaffenburg	
110-111	<u>Bahnstrecke</u> <u>Groß Gerau-Dornberg– Abzw. Eichmühle (– Klein-Gerau)</u>	
111-112	<u>Überwaldbahn</u> Teilabschnitt Mörlenbach – Wald-Michelbach Teilabschnitt Wald-Michelbach – Wahlen	

TEIL D: BAHNTRASSEN OHNE PERSPEKTIVE

NORDHESSEN

Seite

114	<u>Twistetalbahn</u> Teilstrecke Warburg – Volkmarsen	
114-115	<u>Ruhr-Eder-Bahn (hessischer Teil)</u> Nuttlar-Winterberg- -Hallenberg-Allendorf (Eder) (-Frankenberg (Eder))	
115	<u>Knüllwaldbahn</u> (Bad Hersfeld-) Niederaula–Oberaula–Schwalmstadt-Treysa	
116	<u>Kellerwaldbahn</u> Neuental-Zimmersrode – Gilserberg – Gemünden (Wohra)	
116-117	<u>Bahnstrecke Waldkappel-Malsfeld</u> (Teilabschnitt Kanonenbahn) Waldkappel – Spangenberg – Malsfeld	
117	<u>Bahnstrecke Leinefelde – Meinhard-Schweba – Eschwege</u> Teilabschnitt Kanonenbahn Leinefelde-Silbeshausen-Geismar-Schwebda-Eschwege	
118	<u>Nördliche Werratalbahn – Werratal-Eisenbahn</u> (Eschwege-)Meinhard-Schwebda–Wanfried–Treffurt– Wartha	

OSTHESSEN

Seite

119	<u>Ulstertalbahn</u> Vacha–Tann–Hilders	
120	<u>Hersfelder Kreisbahn</u> Bad Hersfeld – Schenklengsfeld – Philippsthal-Heimboldshausen	
121	<u>Kegelspielbahn</u> Hünfeld – Eiterfeld – Eiterfeld-Treitschfeld – Wenigentaft-Mansbach	
121-122	<u>Milseburgbahn</u> Fulda – FD-Götzenhof – Hilders – Ehrenberg-Wüstensachsen	
122	<u>Bahnstrecke Bad Salzschlirf – Niederaula-Niederjossa</u>	
123-124	<u>Sinntalbahn</u> Sinntal-Jossa – Bad Brückenau – Wildflecken	
124-125	<u>Spessartbahn</u> Gelnhausen – Biebergemünd-Lochborn	
125	<u>Freigerichter Kleinbahn</u> Gelnhausen – Freigericht – Hasselroth – Langenselbold	
126	<u>Vogelsberger Südbahn</u> Wächtersbach – Birstein – Grebenhain-Hartmannshain	
127	<u>Oberwaldbahn</u> Glauburg-Stockheim – Gedern – Lauterbach (Hess.) Nord	

MITTELHESSEN

Seite

128	<u>Bahnstrecke Nidda – Schotten</u>	
129	<u>Seentalbahn und nördliche Horloffthalbahn</u> Mücke – Laubach – Hungen-Villingen – Hungen	
129-130	<u>Bahnstrecke Villingen – Friedrichshütte</u> Hungen-Villingen–Laubach-Ruppertsburg–Laubach-Friedrichshütte	
130	<u>Butzbach-Licher-Eisenbahn – Teil im Landkreis Gießen</u> Münzenberg – Lich – Grünberg	

MITTELHESSEN - Fortsetzung

Seite

131	<u>Biebertalbahn / Bieberlies</u> Gießen – Heuchelheim a.d. Lahn – Biebertal-Bieber	
131-132	<u>Marburger Kreisbahn</u> Marburg Süd – Marburg-Cappel – Ebsdorfergrund-Heskem – Ebsdorfergrund-Dreihausen	
132	<u>Wohratalbahn</u> Kirchhain – Rauschenberg – Wohratal – Gemünden (Wohra)	
133	<u>Aubachtalbahn</u> Haiger – Breitscheid (Hessen)	
133-135	<u>Westerwaldquerbahn (hessischer Teil)</u> Herborn (Hess.) – Herborn-Schönbach – Driedorf (– Rehe Westerbürg – Montabaur)	
135	<u>Ulmtalbahn</u> Leun-Stockhausen – Greifenstein-Beilstein	
136	<u>Ernstbahn</u> Leun/Braunfels (Lahnbahnhof) – Braunfels-Philippstein	
136	<u>Lindenbachbahn</u> Leun-Stockhausen – Braunfels-Tiefenbach	

WESTHESSEN

Seite

137	<u>Kerkerbachbahn</u> Runkel-Dehrn – Runkel-Kerkerbach – – Beselich-Schupbach – Mengerskirchen	
138	<u>Bahnstrecke Assmannshausen – Jagdschloss</u> ehemalige Zahnradbahn	
138-139	<u>Bahnstrecke Rüdesheim – Niederwalddenkmal</u> ehemalige Zahnradbahn	
139	<u>Kleinbahn Eltville – Schlangenbad</u>	

GROSSRAUM FRANKFURT

Seite

140	<u>Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn</u> Frankfurt-Lokalbahnhof – Offenbach Lokalbahnhof	
141	<u>Hanauer Kleinbahn</u> Hanau Kleinbahnhof – Langenselbold Kleinbahnhof sowie Hanau Kleinbahnhof – Ronneburg-Hüttengesäß	

STARKENBURG

Seite

142-143	<u>Bahnstrecke Darmstadt -) Griesheim – Wolfskehlen (- Goddelau)</u>	
143	<u>Verbindungs-kurve Darmstadt Ost – Darmstadt Kranichstein</u>	
144	<u>Hetzbach-Beerfelder Bahn / Schellekattel</u> Oberzent-Hetzbach – Oberzent-Beerfelden	
144-145	<u>Bahnstrecke Bickenbach – Seeheim</u> Bickenbach – Alsbach – Jugenheim – Seeheim	
145-146	<u>Wormser Hex</u> Weinheim – Viernheim – Lampertheim – Worms	
146-147	<u>Steinachtalbahn</u> Neckarsteinach – Schönaue	

TEIL A: VORBEMERKUNGEN

1.) Einleitung

Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. und die angeschlossenen Regionalgliederungen sehen die Notwendigkeit, sich viel deutlicher und umfassender als bisher dem Thema der Reaktivierung und dem Wiederaufbau von Bahnstrecken in Hessen zu widmen. Hier in diesem „Standpunktekatalog“ ist dokumentiert, welche Auffassung der PRO BAHN Landesverband Hessen zu jeder einzelnen Bahnstrecke hat. Zudem sind die bereits erfolgten Reaktivierungen dokumentiert, wobei wir hierzu noch eine Unterscheidung zwischen wirklichen Reaktivierungen und welchen, die aus verschiedenen Gründen nur bedingt als Reaktivierung bezeichnet werden können.

Aktivitäten zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs sind durch die seit über 180 Jahren erprobte und bewährte Technologie kalkulierbar und mit vergleichsweise wenigen Risiken behaftet. Die Schiene eignet sich bestens, auch im ländlichen Raum, um klimapolitischen Herausforderungen im Verkehr zügig und offensiv zu begegnen. Nicht zuletzt fördert eine bessere Erreichbarkeit insbesondere eben in den ländlichen Landesteilen die wirtschaftliche Wertschöpfung und Lebensqualität in der Region. Ist das Bundesland überall gut an die Schiene angebunden, ergibt sich daraus ein abbremsender Faktor im Rückgang der Einwohnerzahlen im ländlichen Raum.

Das Land Hessen hat über das Hess. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum sowie die ausführende Verkehrsbehörde Hessen Mobil auf den Bedarf der inhaltlichen Diskussion reagiert. Seit 2016 gibt das Land Hessen eine „**Bestandsaufnahme von für den Personenverkehr stillgelegte Bahnstrecken in Hessen**“ (nachfolgend „Bestandsaufnahme“ oder „Bestandsaufnahme des Landes Hessen“ genannt,) heraus und ist inzwischen mehrfach in einer Neuauflage erschienen. Die Herausgabe eines solchen Betrachtungswerks begrüßt der Fahrgastverband PRO BAHN sehr. Auch wegen dieser Bestandsaufnahme wurde dieser Standpunktekatalog entwickelt.

2.) farbliche Kennzeichnung bei den Streckenblättern

Neben der textlichen Darstellung ist hier in dem Standpunktekatalog eine farbliche Erklärung gewählt worden, welche bei jeder einzelnen Strecke, teilweise auch Teilstrecke ersichtlich ist. Die Bedeutung ist folgende:

Farbgebung für aktuell stillgelegte, nicht genutzte und verschwundene Bahnstrecken

	Bahnstrecke ist in jeden Fall zu reaktivieren Verfahrensschritte hierzu bereits fortgeschritten
	Bahnstrecke ist in jedem Fall zu reaktivieren Verfahren noch nicht gestartet oder maximal in einer Voruntersuchung
	PRO BAHN Hessen befürwortet die Reaktivierung dieser Bahnstrecke, es sind jedoch Hürden im Verfahrensprozess zu nehmen
	Bahnstrecke hat selbst bei bestem Wohlwollen keine Chance zur Reaktivierung, die Bahntrasse und Bahnliegenschaften sind jedoch zu sichern und in öffentlicher Hand zu halten
	Bahnstrecke ist verloren, sie ist in der Örtlichkeit in weiten Teilen, auf mehreren Kilometern oder gänzlich als Liegenschaft nicht mehr vorhanden

3.) Neue Rechtsgrundlage für Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) – standardisiertes Verfahren - nötig

Für die Investition in ein Schienenverkehrsprojekt, so auch für die Reaktivierung und den Wiederaufbau wird im Vorfeld eine sog. „Nutzen-Kosten-Untersuchung“ (NKU) in einem standardisierten Verfahren vorgenommen. In dieser Tiefe ist hier der Standpunktekatalog nicht angelegt. Das aktuelle Verfahren für NKU für die Schiene ist vom 01.07.2022. Das nach sieben Jahren Verhandlung durch den Bund herausgegebene Verfahren hat deutliche Mängel. Der größte Mangel ist, dass die Themenfelder Nachhaltigkeit, Klimawandel, unabdingbare Verkehrswende, Verknappung von Rohstoffen nur rudimentär betrachtet werden. Auf die Menschheit wird durch den Klimawandel eine apokalyptische Veränderung in Sachen Mobilität zukommen. Bei der Verknappung von Rohstoffen ist nur der Kraftstoff wie Benzin zu betrachten, worin die Lösung nicht das E-Auto allein ist. Unter Rohstoff ist auch Metall zu verstehen. Die Herstellung einer Autokarosserie wird sich in den nächsten Jahrzehnten derart verteuern, dass sich weite Teile der Gesellschaft kein Auto mehr leisten können. Aus all dem ergibt sich ein deutlich höherer Bedarf zur Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln. Die heutige NKU betrachtet nur die heutigen Pendlerströme und Fahrgastzahlen, benennt dann noch einen neuen Anteil, dass die Menschen „freiwillig“ auf die Bahn umsteigen. Von den vorweg genannten Notwendigkeiten und Zwängen ist in der aktuellen NKU nicht die Rede.

4.) Beteiligung von Vereinen und Verbänden sowie der Öffentlichkeit bei der Bestandsaufnahme des Landes Hessen

Dass es immer wieder Fortschreibungen der „Bestandsaufnahme“ gibt ist gut, jedoch ist die Veröffentlichung in Form und Inhalt dann stets eine Überraschung. Die Zivilgesellschaft wird an der Erstellung der Bestandsaufnahme des Landes Hessen nicht beteiligt. Im Vorfeld treffen sich ausschließlich Exekutivorgane und ihre hauptamtlichen Mitarbeitenden, d.h. Hessen Mobil, Landesministerium, Verkehrsverbünde, Lokale Nahverkehrsorganisationen, Aufgabenträger und erarbeiten die Fortschreibung. Der gesamtgesellschaftliche Blickwinkel fehlt dabei völlig. Begriffe wie „Erforderlichkeit, Notwendigkeit“ haben in den Betrachtungen dieser Mitwirkenden einen viel höheren Stellenwert, als „politische Gestaltung, Zukunftsfähigkeit und Verkehrswende“.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen fordert daher, dass ein dauerhaftes Dialog- und Beteiligungsforum geschaffen wird, welches für die Fortschreibung der Bestandsaufnahme stets beisammen kommt. In dieses Beratungsgremium müssen die Fachverbände mit aufgenommen werden, welche sich landesweit für den Öffentlichen Personenverkehr engagieren (auch PRO BAHN) und zudem alle regionalen Initiativen, welche sich für einzelne Projekte der Reaktivierung und des Wiederaufbaus engagieren. Hier ist Wissen vorhanden, welches seit 2015/2016 bis heute nicht abgerufen

5.) Land Hessen muss beim Gesamtthema die Federführung übernehmen

Seitens des Landes Hessen zum Thema „Reaktivierung und Wiederaufbau von Bahnstrecken die die Grundthese vertreten. „Wir als Land Hessen sind grundsätzlich bereit, in die Erweiterung des Schienennetzes zu investieren, der Anstoß dass etwas passiert, muss jedoch von kommunaler Seite kommen“. Seitens PRO BAHN sehen wir das als völlig falsche Herangehensweise an. In fast allen Fällen sind mehrere Gebietskörperschaften, Städte, Gemeinden, Landkreise, beteiligt. Die Realität ist, dass die Auffassungen in der kommunalen Familie sehr unterschiedlich sind. Dadurch schafft es kaum ein Projekt über die Stufe erster Diskussionen hinaus.

Das Land Hessen ist vielmehr gefordert, über die weiterentwickelte Form der „Bestandsaufnahme“ genau zu sagen, welches Projekt man wie haben möchte und in welchem Zeitraum es realisiert werden soll.

5.) Fortsetzung

Wenn das Land, welches ja gem. Regionalisierungsgesetz des Bundes ja qua Amt für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig ist sagt was es will, dann wird es auch endlich zu einer nennenswerten Zahl von Reaktivierungen und Wiederaufbauten bei der Schiene kommen.

6.) Grundtakt ein 30-Minuten-Takt als Regionalbahn für alle Bahnstrecken Hessens

Heute besteht auf den meisten Regionalbahnstrecken an Werktagen tagsüber ein 60-Minuten-Takt. Der PRO BAHN Landesverband Hessen spricht sich seit Jahren dafür aus, dass grundsätzlich ein 30-Minuten-Takt eingerichtet wird. Nur durch ein Mindestangebot von 30 Minuten lässt sich ein größerer Teil, welche das Verkehrsmittel frei wählen kann, darauf ein, anstatt den PKW auf Busse und Bahnen umzusteigen. Gerade Züge auf zu reaktivierenden und wiederaufzubauenden Bahnstrecken brauchen Erfolgszahlen, dass ein höherer Prozentanteil den Zug nutzt, als dies vorher bei einem reinen Busangebot der Fall war. Auf diese Weise gelingt auch die Verkehrswende.

7.) Neubau von Regionalbahnstrecken / Nahverkehrsstrecken

Alle Fassungen der Bestandsaufnahme haben den Neubau ohne vorherige alte Bahntrasse nicht zum Inhalt. Aufgrund der Gegebenheiten Mitte und Ende des 19. Jahrhunderts in Bezug auf Grenzen von Herzogtümern und Königreichen sowie der damals nur bedingt vorhandenen technischen Voraussetzungen wurden diverse Streckenverläufe unpassend festgelegt. Heute würde man die Trassenverläufe vielfach anders wählen, weil sich über Jahrzehnte bzw. sogar Jahrhunderte hinweg die Pendlerströme, Schulwege und andere Fahrgastwege ganz anders entwickelt haben. Heute folgt man in der Verkehrsplanung vielen anderen Grundsätzen. Daher fordern wir von PRO BAHN Hessen, dass im Bahnbau nicht nur über die Reaktivierung und den Wiederaufbau auf alter Trasse nachgedacht wird, sondern auch über einen Neubau mit neuen Trassenverläufen. Einzelne Vorschläge sind hier in dem Standpunktekatalog genannt.

8.) In der Bestandsaufnahme des Landes Hessen nicht genau genug betrachtete Bahnstrecken

Die Bestandsaufnahme des Landes Hessen trifft auf Grundlage des gegenwärtigen Kenntnisstandes in einer Potenzialabschätzung Aussagen zur Reaktivierungswürdigkeit von Bahnstrecken. Es gibt insgesamt 95 ehemalige Bahnstrecken in Hessen, wozu wir natürlich feststellen müssen, dass bei einem nicht unerheblichen Teil eine Reaktivierung bzw. ein Wiederaufbau nicht mehr möglich ist, zum Teil auch nicht mehr zeitgemäß und notwendig erscheint.

In der Bestandsaufnahme werden 22 Strecken hervorgehoben. In politischen Diskussionen könnte diese Grobbewertung als absolute Entscheidung des Landes „für oder gegen“ zukünftige Reaktivierungen bzw. von nicht benannten Bahnstrecken, missverstanden werden.

Daher fordert der PRO BAHN Landesverband Hessen, dass die Bestandsaufnahme in der jeweiligen Fassung mit ihrer Potenzialabschätzung nicht in die planungsrechtliche Widmung von Verkehrswegen durch die Regionalplanung indirekt eingreift Handlungsoptionen sind für die Zukunft zu wahren.

9.) Sicherung noch vorhandener Liegenschaften

Um auch in einigen Jahrzehnten noch Handlungsoptionen zu haben, muss das Land Hessen, wenn möglich sogar bzw. ergänzend der Bundesgesetzgeber, eine Rechtsgrundlage schaffen, dass Umwandlungen von aktuell nicht genutzten Bahnliegenschaften nur in sehr begründeten Einzelfällen möglich sind. Das würde auch bedeuten, dass z.B. Flächen von ehemaligen bzw. vorhandenen und stillgelegten Durchgangsgleisen nicht angetastet werden dürfen.

9.) Fortsetzung

Wir gehen seitens PRO BAHN Hessen einen Schritt weiter. Dies darf nicht nur Flächen betreffen, welche Aussicht auf Erfolg haben, wieder für Bahnzwecke genutzt zu werden.

Der Regelfall muss dahingehend definiert werden, dass erstmal alles das, was Bahnliegenschaft war und ist, auch Bahnliegenschaft bleibt. Nur in seltenen begründeten Ausnahmefällen und in Abwägung, dass betreffende Parzellen wirklich nie wieder für das Verkehrsmittel Bahn und begleitende öffentliche Einrichtungen gebraucht werden, darf eine Umwidmung möglich sein.

Wir sehen seitens PRO BAHN, dass inzwischen bundesweit ein ansatzweises Umdenken stattgefunden hat. Es wird durch die für Bundeseisenbahnvermögen zuständige Bahntochter DB InfraGO nicht mehr generell verkauft, sondern abgewogen.

Insbesondere von kommunaler Seite und weiteren vor Ort ansässige Menschen bestehen jedoch landesweit Begehrlichkeiten, die „Schandflecke“ brach liegender Bahnliegenschaften anderweitig zu nutzen. In fast allen Fällen bedeutete dies eine völlige Umwidmung hin zu Gewerbe- und Wohnbauflächen, zu einer aktiven anderen Nutzung, welche eine spätere erneute Nutzung als Bahnflächen völlig unmöglich gemacht haben. Angesichts der Herausforderungen, vor welchen wir stehen, muss diese Vorgehensweise unbedingt verhindert werden.

Es wird weiterhin Fälle geben, in denen wird eine Voruntersuchung oder eine weitergehende Instanz zum aktuellen Zeitpunkt die Realisierung infrage stellen oder gar als nicht möglich ansehen. Für die Fälle dürfen „nicht“ die umgehenden erneuten Begehrlichkeiten greifen, dann doch aus der Bahntrasse „etwas ganz anderes zu machen“. Auch diese Situationen müssen im Gesetz verankert werden, dass der Erhalt der Bahntrasse als Bahnliegenschaft Vorrang hat. Es kann ja sein, mittel- bis langfristig ändert sich die Situation und der Wiederaufbau der Bahn wird für die nächste Generation interessant.

Der PRO BAHN Landesverband weist hierbei ausdrücklich auf Wahlprogramme und Koalitionsvereinbarungen mehrerer Wahlperioden in Hessen hin. Diese Ankündigungen vor der Wahl müssen endlich mit Leben gefüllt werden.

10.) Stärkung der Möglichkeit, frühere und entwidmete Bahnliegenschaften wieder in diese umzuwidmen

Hier in diesem Standpunktekatalog sind eine ganze Reihe von stillgelegten Bahnstrecken genannt, sie sind von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt und durch Entwidmungsverfahren rein rechtlich keine Bahnstrecken mehr. Wir vertreten seit jeher in vielen einzelnen Fällen, dass diese Bahnstrecken auch Bahnliegenschaften bleiben müssen. Die Erkenntnis kann, wenn auch spät, bei den Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern kommen, nun doch besser wieder die Bahn auf Damm und Gleis zu setzen. Diese Rück-Umwandlung ist bis heute nicht einschlägig definiert bzw. es ist der Weg nicht geebnet, dies in einem realistischen Verfahrensweg auch umgesetzt zu bekommen. Es gibt Fälle, dort sind über 90% noch Bahnliegenschaft und nur max. 10% sind umgewidmet, können aber für die Realisierung eines Gesamtprojekts entscheidend sein. Daher muss der Bundesgesetzgeber eine Rechtsgrundlage schaffen, nach welcher es den handelnden beteiligten öffentlichen Organen möglich ist, diese Rück-Umwandlung realistisch bzw. besser umgesetzt zu bekommen. Aktuell steht zu befürchten, dass viele andere Faktoren Vorrang vor einer Wiederherstellung der Nutzung als Bahnliegenschaft. Eine Vorrangsumkehr muss gesetzlich her, fordern wir vom PRO BAHN Landesverband Hessen.

11.) Änderung Eisenbahnkreuzungsgesetz „EkrG“ erforderlich

Wir führen als Ziel an, dass mehrere Bahnstrecken, wenn auch langfristig, wieder in Betrieb genommen werden, welche in Teilabschnitten oder gar auf ganzer Länge entwidmet sind. Diesen alten Bahntrassen haben sich in Hessen auch schon Voruntersuchungen und vertiefende Untersuchungen gewidmet. Bei der NKU-Betrachtung kommt es auf jeden Cent an, damit das Projekt als wirtschaftlich angesehen werden kann und nicht wegen zu hoher Kosten zu Fall gebracht wird.

Ein großes Hindernis ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz des Bundes. Im Fall von zwischenzeitlich entwidmeten Bahntrassen handelt es sich nicht mehr um eine Reaktivierung, sondern rechtlich gesehen um einen Neubau. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz EkrG sieht „schienengleiche Bahnübergänge“ von kreuzenden Verkehrswegen nur in begründeten Ausnahmefällen für Schienenneubauten nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) vor, dass schienengleich gekreuzt werden darf. Dies bedeutet letztlich, der Regelfall ist, dass Überführungs- oder Unterführungsbauwerke errichtet werden müssen.

Oft liegt die Bahntrasse da und es lässt sich aufgrund benachbarter Strukturen, z.B. Siedlung mit dichter Bebauung, keine Brücke errichten, sondern weiterhin nur ein schienengleicher Bahnübergang.

Man hilft sich seit geraumer Zeit dahingehend, diese Streckenabschnitte zu untersuchen und zu planen, betreffende Abschnitte nach der „Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen“ (BOStrab) auszuführen, welche deutlich geringere Anforderungen stellt und schienengleiche Bahnübergänge einfacher realisieren lässt. Dieses Ausweichen auf BOStrab hat jedoch andere negative Aspekte. Es bedarf z.B. angepasster Nahverkehrstriebwagen, was sich dergestalt auswirken kann, die betreffende Bahnlinie nur im Inselbetrieb, jedoch nicht im Linienbündel fahren zu können.

Daher fordern wir, dass das Eisenbahnkreuzungsgesetz dergestalt geändert wird, dass für einen Wiederaufbau einer Bahnstrecke gem. einem Neubau, an den Stellen, an welchen vorher über Jahrzehnte schienengleiche Bahnübergänge bestanden haben, diese auch wieder errichtet werden können. Der Fall, dass es im Einzelfall nicht mehr sein darf, der muss eingehend begründet werden.

Fazit:

Wir stehen als PRO BAHN Landesverband Hessen bereit, das Thema „Reaktivierung und Wiederaufbau von Bahnstrecken in Hessen“ mit Leben zu füllen. In der jüngeren Vergangenheit ist viel zu wenig passiert. Nach 2015 kamen nun die vielen Jahre, in welchen keine einzige reaktivierte Bahnstrecke hinzugekommen ist. Es wird hierbei ausdrücklich auf Wahlprogramme und Koalitionsvereinbarungen mehrerer Wahlperioden in Hessen hingewiesen. Diese Ankündigungen vor der Wahl müssen endlich mit Leben gefüllt werden.

**STANDPUNKTEKATALOG
REAKTIVIERUNG UND WIEDERAUFBAU
VON BAHNSTRECKEN IN HESSEN**

**TEIL B: STRECKEN BEREITS
NACH KURZER ZEIT
WIEDER IN BETRIEB
GENOMMEN BZW.
REAKTIVIERT**

Kassel-Naumburger Bahn (kleine Teilstrecke)



Baunatal Altenbauna – Baunatal-Großenritte

Situationsbeschreibung

Hier bestand nicht vorrangig die Absicht, eine alte Bahnstrecke des überörtlichen bzw. überregionalen Schienennetzes zu reaktivieren, sondern die Straßenbahn aus dem Stadtgebiet Kassel hinaus bis in die benachbarte Stadt Baunatal zu verlängern. Der Streckenabschnitt wird bis heute ohne Unterbrechungen mit Güterzügen befahren, gerade wegen des VW-Werks in Baunatal.

Länge

3 km

Haltestellen

Mehrere im Stadtgebiet von Baunatal.

Stilllegung

04.09.1977 – Einstellung des Personenverkehrs

Ausbau und Eröffnung als Straßenbahn

01.06.1995

Leistungserbringer

Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG)

Twistetalbahn (Teilstrecke)



Volkmarsen – Bad Arolsen – Korbach

Situationsbeschreibung

Der Bahnverkehr wurde auf der eingleisigen Bahnstrecke, welche heute ein Teilabschnitt der RB/RE 4 ist, welche von Kassel-Wilhelmshöhe nach Korbach Hbf. verkehren, am 30.05.1987 eingestellt. Gegen diesen Schritt gab es aus allen politischen Lagern und von allen Ebenen (Kommunen, Landkreis, Land, Bund) Proteste, welche sofort wirkten. Schließlich war die Kreisstadt des Landkreises Waldeck-Frankenberg fortan nicht mehr an das Schienennetz angeschlossen und die Zeiten hatten sich geändert. Die nächsten Schritte des Stilllegungsverfahrens waren ausgesetzt und so begannen jahrelange Verhandlungen über die Betriebsaufnahme. Das dauerte letztlich doch so länger als gedacht.

Länge

30 km

Twistetalbahn (Teilstrecke) – Fortsetzung

Haltestellen

Volkmarsen, Twistesee, Bad Arolsen, Korbach

Aussetzen der Verkehrsbedienung

30.05.1987

Wiederinbetriebnahme

04.10.1998

Leistungserbringer

Kurhessenbahn (Tochter des DB Konzerns)

Anmerkung

Da der Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt nie final eingestellt war, kann von keiner Reaktivierung gesprochen werden

Taunusbahn / Solmsbachtalbahn (kleine Teilstrecke)



Grävenwiesbach – Waldsolms-Brandoberndorf

Situationsbeschreibung

Auf der Bahntrasse waren bereits zwischen Brandoberndorf die Gleise abgebaut, da entpuppte sich im südlich angrenzenden Streckenabschnitt die Übernahme in Trägerschaft des Hochtaunuskreises als Erfolgsmodell. Dies erkannte man und so entschied man sich, den Rückbau der Taunusbahn im Lahn-Dill-Kreis doch noch dort zu stoppen, wo es möglich ist. Dabei stellte sich heraus, dass der Abschnitt von Brandoberndorf nach Grävenwiesbach noch der Teil der Solmsbachtalbahn war, welcher noch an realistischsten wieder aufgebaut werden konnte. So kam es zum Beschluss, Hasselborn und Brandoberndorf wieder an das Zugnetz anzuschließen.

Länge

8 km

Haltestellen

Grävenwiesbach, Hasselborn, Brandoberndorf

Aussetzen der Verkehrsbedienung

30.05.1985

Reaktivierung – erste Zugfahrt

15.11.1999

Leistungserbringer

START (Tochter des DB Konzerns)

Lossetalbahn / Waldkappeler Bahn (Teilstrecke)



Kaufungen Papierfabrik – Hessisch Lichtenau

Situationsbeschreibung

Der Bahnverkehr wurde auf der eingleisigen Bahnstrecke, welche heute ein Teilabschnitt der RB/RE 4 ist, welche von Kassel-Wilhelmshöhe nach Korbach Hbf. verkehren, am 30.05.1987 eingestellt. Gegen diesen Schritt gab es aus allen politischen Lagern und von allen Ebenen (Kommunen, Landkreis, Land, Bund) Proteste, welche sofort wirkten. Schließlich war die Kreisstadt des Landkreises Waldeck-Frankenberg fortan nicht mehr an das Schienennetz angeschlossen und die Zeiten hatten sich geändert. Die nächsten Schritte des Stilllegungsverfahrens waren ausgesetzt und so begannen jahrelange Verhandlungen über die Betriebsaufnahme. Das dauerte letztlich doch so länger als gedacht.

Länge

16 km

Haltestellen

Verschiedene in kurzer Dichte im Ortsbereich Kaufungen, in Helsa und in Hessisch Lichtenau.

Stilllegung

31.05.1985

Wiederinbetriebnahme

08.06.2001 und 26.01.2006

Leistungserbringer

Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG)

Bahnstrecke Offenbach-Bieber – Dietzenbach



Offenbach-Bieber – Dietzenbach

Situationsbeschreibung

Schon mit dem Start des S-Bahn-Netzes in und um Frankfurt am Main in den 1970er Jahren kam immer mal wieder die Diskussion auf, die S-Bahn bis nach Dietzenbach zu verlängern. An diese Gedanken traute man sich in den ersten Jahren des S-Bahn-Betriebs nicht heran, wodurch die alte Bahnstrecke zwischen Offenbach-Bieber und Dietzenbach rund 20 Jahre brach liegen blieb.

Länge

9 km

Bahnstrecke Offenbach-Bieber – Dietzenbach - Fortsetzung

Haltestellen

Mehrere Stationen in Offenbach, Heusenstamm und Dietzenbach

Aussetzen der Verkehrsbedienung

18.06.1987

Wiederinbetriebnahme

14.12.2003

Leistungserbringer

S-Bahn Rhein/Main (Tochter des DB Konzerns)

Anmerkung

Da es sich nicht um eine klassische Nahverkehrsstrecke (RB, RE) handelt, kann hier nicht von einer Reaktivierung in dem Sinne gesprochen werden, wie man wirklich versteht. Es handelt sich um eine Ausdehnung des S-Bahn-Netzes. Es ist also keine voll umfängliche Reaktivierung.

Kanonenbahn – Neubau des Stadtbahnhofs Eschwege



Eschwege West – Eschwege Stadtbahnhof

Situationsbeschreibung

Schon mit dem Start des S-Bahn-Netzes in und um Frankfurt am Main in den 1970er Jahren kam immer mal wieder die Diskussion auf, die S-Bahn bis nach Dietzenbach zu verlängern. An diese Gedanken traute man sich in den ersten Jahren des S-Bahn-Betriebs nicht heran, wodurch die alte Bahnstrecke zwischen Offenbach-Bieber und Dietzenbach rund 20 Jahre brach liegen blieb.

Länge

16 km

Haltestellen

Eschwege-Niederhone und Eschwege Stadtbahnhof

Stilllegung

30.05.1984

Inbetriebnahme Neubau

12.12.2009

Leistungserbringer

Cantus Verkehrsgesellschaft

Kanonenbahn – Neubau des Stadtbahnhofs Eschwege - Fortsetzung

Anmerkung

Hier kann man wirklich nicht von einer Bahnstrecken-Reaktivierung sprechen. Es handelt sich lediglich darum, dass der Bahnhof einer Stadt, der an der Hauptstrecke nur noch weit außerhalb des Stadtzentrums lag, durch Verlagerung wieder in das Stadtzentrum zurückgeholt wurde. Per Zufall konnte ein kleiner Abschnitt einer früheren Bahnstrecke dazu mit verwendet werden. Von der eigentlichen Bahnstrecke ist nicht viel übrig geblieben. Also keine Reaktivierung, nur eine neue Bahnstation an einer Hauptstrecke, die die ganze Zeit fortbesteht.

Pfungstadtbahn



Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt

Situationsbeschreibung

Eine kurze Stichstrecke in die kleinere Nachbarstadt zur Großstadt Darmstadt konnte wieder an das Bahnnetz angeschlossen werden.

Länge

2 km

Haltestellen

Darmstadt-Eberstadt und Pfungstadt

Stilllegung

30.04.1955

Inbetriebnahme Neubau

11.12.2011

Leistungserbringer

VIAS Verkehrsgesellschaft

Anmerkung

Hier handelt es sich schon um eine Reaktivierung, da die Bedienung auch danach mit Nahverkehrszügen / Regionalbahnen erfolgt. Die Strecke ist jedoch auch sehr kurz.

Untere Edertalbahn



Korbach – Frankenberg

Situationsbeschreibung

Hier ist nun erstmals eine durchgängige alte Bahnstrecke reaktiviert worden. Es ist zudem eine Netzwirkung erzielt worden, insbesondere in Brilon und Korbach im Norden sowie Marburg im Süden. Man spricht schon der ersten richtigen Reaktivierung in Hessen, während es bislang nur im Bereich der S-Bahn Rhein/Main ging, es sich bei den anderen Wiederinbetriebnahmen nur um kleine Stummelstrecken handelte oder sich die Kasseler Verkehrsgesellschaft ausdehnte.

Länge

31 km

Haltestellen

Verschiedene zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach

Stilllegung

30.05.1987

Reaktivierung

14.09.2015

Leistungserbringer

Kurhessenbahn (Tochter des DB Konzerns)

Anmerkung

Es ist die erste Reaktivierung in Hessen, die diesen Namen wirklich verdient. Es besteht jedoch in und um Korbach noch erheblicher Investitionsbedarf.

STANDPUNKTEKATALOG REAKTIVIERUNG UND WIEDERAUFBAU VON BAHNSTRECKEN IN HESSEN

TEIL C: BAHNTRASSEN MIT KOMPLETTER ODER TEILWEISER PERSPEKTIVE

NORDHESSEN

Carlsbahn (Teilstrecke)

	Teilstrecke Hofgeismar-Hümme – Trendelburg
--	--

	Teilstrecke Teilstrecke Trendelburg – Bad Karlshafen
--	--

Hofgeismar-Hümme – Trendelburg – Bad Karlshafen

Streckennummer: 3906

Situationsbeschreibung

Die Strecke ist seit 1970 bzw. 1986 komplett zurückgebaut. Der Bahndamm ist noch in weiten Teilen vorhanden, es gibt in den Ortslagen einzelne Nachnutzungen von Bahnliegenschaften durch meist öffentliche Teilüberbauungen.

Da der Bahndamm zwischen Trendelburg-Stammen und Bad Karlshafen auf der Länge von 13,5 km fast komplett dem Verlauf der Diemel folgt, war es die logische Folge, dass mit dem Aufschwung für Flussverlauf-Radwege und für Bahnradwege auf diesen 13,5 km Abschnitt der „Diemelradweg“ errichtet wurde.

Seit 2020, mit der Fortschreibung der Planungsziele des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) wird ein Wiederaufbau der Bahnstrecke auf der Teilstrecke zwischen Hofgeismar-Hümme und dem Kernort Trendelburg (Länge knapp 5 km) diskutiert. Der NVV, der Landkreis Kassel und die Anliegerkommunen befürworten diesen Wiederaufbau. Die ÖPNV-Nutzung soll dergestalt erfolgen, dass die in Hofgeismar-Hümme endende RegioTram der Linie RT1 bis nach Trendelburg verlängert würde.

Streckenverlauf

Die Bahntrasse der Carlsbahn ist eigentlich von der Fahrtrichtung gesehen die nördliche Verlängerung der Hauptstrecke „Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“ von Kassel bis Hofgeismar-Hümme. Die zweigleisige „Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“ macht mit der „Hümmer Kurve“ einen sehr großen Bogen mit Himmelsrichtungswechsel nach Warburg (Westf.), Altenbeken, Paderborn, Hamm und Dortmund.

Die alte Bahntrasse der Carlsbahn führt auf den ersten knapp 4 km bis Trendelburg-Stammen dem kleinen Flüsschen Esse, welches in die Diemel fließt.

Ab Trendelburg folgt die alte Bahntrasse, bis auf den Abschnitt des Dieseler Tunnels unmittelbar dem Flusslauf der Diemel.

Länge

16,5 km (Gesamtstrecke)
4,3 km (Betrachtungsabschnitt)

Bevölkerung

Hofgeismar – 15.626 (Stand: 31.12.2023)
Trendelburg – 4.785 (Stand: 31.12.2023)
Bad Karlshafen – 3.701 (Stand: 31.12.2023)

Haltestellen

im zu reaktivierenden Streckenabschnitt

Hümme, Stammen, Trendelburg

im aktuell nicht zu reaktivierenden Streckenabschnitt

Wülmersen, Helmarshausen, Karlshafen linkes Ufer

Initiativen

keine

Stilllegung

25.09.1966 (Personenverkehr)

25.09.1966 (Güterverkehr/Gesamtverkehr Trendelburg-Karlshafen)

27.09.1986 (Güterverkehr/Gesamtverkehr Hümme-Trendelburg)

Der Gleisabbau erfolgte zwischen Trendelburg und Karlshafen im Jahr 1970, der Abbau nach Stilllegung der Reststrecke Hümme-Trendelburg erfolgte unmittelbar nach Einstellung des Gesamtverkehrs 1986.

Regionalplan

bislang keine Aussage

Nahverkehrspläne

Der Regionale Nahverkehrsplan des NVV trifft dazu bislang keine Aussage, der Verkehrsverbund zeigt jedoch starkes Interesse, das Projekt der Verlängerung der RT1 bis nach Trendelburg in die Nahverkehrsplanung mit aufzunehmen.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Gerade weil die Gebietskörperschaften und das Verkehrswesen für den Teilstrecken-Wiederaufbau sind, befürwortet auch der PRO BAHN Landesverband Hessen dieses Projekt.

Die Situation des mittelgebirgigen Landschaftsbilds rechts und links der Diemel haben es nicht zugelassen, eine annehmbare Führung des neuen Diemelradwegs auf eine andere Route als der abgebauten Bahntrasse der Carlsbahn zwischen Trendelburg und Bad Karlshafen zu legen. Sind Bahntrassen mal zu Bahnradwegen umgestaltet, geht diesen auch eine Umwidmung einher. Es wird kaum mehr möglich sein, die Bahnstrecke der Carlsbahn auf kompletter Strecke wieder aufzubauen.

Andererseits ist die nördlichste Kommune Hessens, Bad Karlshafen, ins eigene Bundesland schlechter angebunden als mit der Sollingbahn in die direkte Nachbarschaft von Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Daher hat der PRO BAHN Landesverband schon grundsätzliche Gedankenspiele eines Lückenschlusses der Schiene zwischen Trendelburg und Bad Karlshafen, gerade vor dem Hintergrund, dass es auch in der Neuzeit möglich ist, breite neue Straßen auf längerer Strecke durch diese Landschaft zu bauen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Der Bahnkörper zwischen Hofgeismar-Hümmen und Trendelburg ist noch komplett vorhanden, wenn auch ohne Gleise. Der Bewuchs ist, im Gegensatz zu anderen Trassen, auch überschaubar. Die Strecke bis Trendelburg als RegioTram aufzubauen.

Wenn auch die Nutzung als Radweg erfolgt, es sollten alle ehemaligen Bahnliegenschaften, sofern noch entsprechend vorhanden, von jedweder Bebauung freigehalten werden.

Herkulesbahn



Kassel-Herkules

Situationsbeschreibung

Die Trasse ist zurückgebaut, jedoch noch auf der gesamten Länge als Kubatur ohne Schienen vorhanden und bewachsen.

Streckenverlauf

Die Trasse begann ursprünglich noch weiter in der Stadt, heute betrachtet man jedoch nur noch den Abschnitt zwischen der Endhaltestelle Druseltal der Straßenbahn (Linie 4) bis zum Herkules.

Länge

Nicht genau bekannt

Bevölkerung

Kassel - 204.687 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Druseltal, Neue Drusel, Alte Drusel, Neu Holland, Krähhahnstraße, Herkules

Initiativen

Förderverein Neue Herkulesbahn e.V.

Stilllegung und Rückbau

11.04.1966

Regionalplan

bislang keine Aussage

Nahverkehrspläne

Bislang keine konkreten Aussagen in der Nahverkehrsplanung der Stadt Kassel.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Strecke sollte in jedem Fall wieder aufgebaut werden und zwar als Verlängerung der Straßenbahn ab der Haltestelle Druseltal bis zum Herkules.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die Stadt Kassel und die Kasseler Verkehrsgesellschaft haben mehrere Legislaturperioden und Amtsperioden von Oberbürgermeistern zugewartet und nichts getan.

Die Strecke sollte heute nach BOStrab wieder aufgebaut und in Betrieb genommen werden. In jedem Fall ist jedoch das Abfangen von Individualverkehr mit zu berücksichtigen und daher ggf. ein leicht veränderter Wiederaufbau in Betracht zu ziehen. Daher ist eine erneute Untersuchung nach Aspekten künftiger Verkehrsentwicklung erforderlich. Die vorliegenden Gutachten sind schon zu lange her und zu konservativ und einseitig ausgerichtet. Eine Betrachtung einer Streckenverlängerung der Straßenbahn zum Abfangen des Individualverkehrs im Bereich Neuholland bzw. Ehlerer Kreuz muss mit untersucht werden, um die Druseltalstraße auch an Werktagen entlasten zu können. Eine umfassende P&R-Anlage mit Busverbindungen ins Umland muss für den Fall entstehen. So kann auch außerhalb des Tourismusverkehrs zumindest eine Teilnutzung einer Straßenbahnverlängerung sinnvoll sein und den NKU-Faktor nach oben bringen.

Lossetalbahn / Waldkappeler Bahn

	Teilstrecke Kassel – KS-Niederzwehren – Kaufungen Papierfabrik – Hess. Lichtenau
--	---

Teil 1: Betrachtung Teilabschnitt

**Kassel-(Wilhelmshöhe-Niederzwehren)-Sandershäuser Str.-Bettenhausen-Kaufungen
Papierfabrik – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau**

Streckennummer: 3901

Situationsbeschreibung

Die Strecke ist bis heute in Betrieb, teilweise zweigleisig, teilweise eingleisig und auf dem Streckenabschnitt bis Bettenhausen elektrifiziert. Sie wird heute weiterhin von Güterzügen bis zum Güterbahnhof Bettenhausen befahren. Die Einfädelung südlich des Bahnhofs Wilhelmshöhe ist bis auf ein Gleis zurückgebaut

Streckenverlauf

Die Strecke beginnt am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, führt durch die südlichen Stadtteile von Kassel (Niederzwehren, Waldau, Bettenhausen). Hier in Teil 1 wird nur der Streckenabschnitt zwischen Kassel-Bettenhausen und Kaufungen Papierfabrik und dann der bereits weiter in Betrieb befindliche Abschnitt über Kaufungen und Helsa nach Hess. Lichtenau (Kernort) betrachtet.

Ab Kaufungen Papierfabrik ist die Strecke heute über Niederkaufungen, Oberkaufungen und Helsa bis nach Hessisch Lichtenau auf Basis des RegioTram-Konzepts wieder aufgebaut und wird aktuell von der Straßenbahnlinie 4 befahren. Es gibt in den Ortslagen von Kaufungen und Hessisch Lichtenau neue Streckenverläufe abseits der alten Bahntrasse. In Kaufungen ist die alte Bahntrasse noch weiterhin befahrbar.

Zwischen Hessisch Lichtenau und Waldkappel ist die Bahntrasse zurückgebaut, teilweise von der neuen Autobahn A 44 Kassel-Eisenach überbaut. Früher führen über die Lossetalbahn Züge durchgängig von Kassel über Hessisch Lichtenau Walburg und Waldkappel nach Eschwege.

In Walburg zweigte die Bahnstrecke ab, welche nach Großalmerode führte, woran sich die Bahnstrecke nach Witzenhausen und Eichenberg anschloss. In Waldkappel mündete die Lossetalbahn in die Kanonenbahn Treysa-Malsfeld-Waldkappel-Eschwege-Leinefelde.

Länge

12,6 km (Teilabschnitt)

Bevölkerung

Kassel – 204.687 (Stand 31.12.2023)
Kaufungen – 12.752 (Stand 31.12.2023)
Helsa – 5.754 (Stand 31.12.2023)
Hess. Lichtenau – 12.798 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Kassel-Wilhelmshöhe, Kassel-Niederzwehren, Kassel-Waldau, Kassel-Bettenhausen, Kaufungen-Papierfabrik

Stilllegung

31.05.1985 – Einstellung des Personenverkehrs Kassel-Waldkappel-Eschwege
2009 – Rückbau zwischen Walburg Waldkappel und Eschwege

Regionalplan

bislang eine Aussage

Nahverkehrspläne

bislang keine Aussage

Reaktivierung Personenverkehr

08.06.2001 – zwischen Kaufungen-Papierfabrik und Helsa
29.01.2006 – zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Der Abschnitt zwischen Kassel-Wilhelmshöhe, Kassel-Bettenhausen und Kaufungen Papierfabrik sollte in jedem Fall wieder für den Personenverkehr dauerhaft geöffnet werden.

Im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe enden eine Reihe von SPNV-Linien. Sie behindern den durchgängigen Schienenverkehr, belegen durch lange Standzeiten Bahnsteigkanten in Wilhelmshöhe. Diese könnten problemlos bis Kassel-Bettenhausen verlängert werden, hier sind ausreichend Gleisanlagen vorhanden, lediglich neue Bahnsteige müssten errichtet werden.

In Kassel-Niederzwehren würde sich ein direkter Umsteigepunkt zur Straßenbahn (Linien 5 und 6) ergeben. Wenn es eine Verlängerung der Straßenbahn bis nach Kassel-Waldau geben würde, wäre auch hier ein Umsteigepunkt möglich.

Im Rahmen einer umfassenden Neuordnung des RegioTram-Netzes ist es sinnvoll, hier eine Linie über die seither nicht genutzte Bahnstrecke und das ab Papierfabrik anschließende Strecke bis nach Hess. Lichtenau zu legen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die Einfädelung der Strecke in das südliche Gleisvorfeld des Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe muss wieder zweigleisig hergestellt werden, so dass möglichst viele Gleise des östlichen Teils des Personenbahnhofs (Gleise 7-10) von Zügen von/aus Richtung Lossetalbahn angefahren werden können.

Die Bahnstationen Kassel-Niederzwehren, Kassel-Waldau, Kassel-Bettenhausen müssen neu barrierefrei aufgebaut werden und sollten von den Bahnsteigkanten so flexibel gestaltet sein, dass sie die verschiedenen Verkehrsmittel (Regionalzug, RegioTram) andienen können.

Teilstrecke von Hess. Lichtenau bis H.L.-Walburg

Teil 2: Betrachtung Teilabschnitt

Hessisch Lichtenau (Kernort) – Hess. Lichtenau-Walburg

Situationsbeschreibung

Die Bahntrasse wurde 2002 stillgelegt und hatte zuvor noch Bedienung mit Güterverkehr und einer Kasernenanbindung. Unter den Bedingungen der Struktur der Deutschen Bahn nahm diese die Strecke sofort vom Netz. Die Strecke ist aktuell noch als Trasse vorhanden.

Streckenverlauf

Die Trasse läuft aus Hessisch Lichtenau (Kernort) heraus, im Stadtteil Walburg zweigt die Bahntrasse nach Großalmerode ab, andererseits ist hier der weitere Verlauf der Waldkappeler Bahn Richtung Osten

Länge

Bevölkerung

Hess. Lichtenau – 12.798 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Hess. Lichtenau, Walburg

Initiativen

keine

Stilllegung

31.05.1985 – Einstellung des Personenverkehrs Kassel-Waldkappel-Eschwege

01.04.2002 – Einstellung des Güterverkehrs/Gesamtverkehrs
Zwischen Hess. Lichtenau (Kernort) und H.L. Walburg

Regionalplan

Keine Aussage

Nahverkehrspläne

Keine Aussage

Begutachtung

keine

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Trasse muss auf jeden Fall erhalten und von jedweder Bebauung freigehalten werden. Es gilt, weiterhin die Option offen zu halten, über Hessisch Lichtenau (Kernort) hinaus einen Schienenpersonenverkehr aufrecht zu erhalten. Hessisch Lichtenau gehört nicht zum Landkreis Kassel, sondern zum Werra-Meißner Kreis mit der Kreisstadt Eschwege. Um den Bedarf im Rahmen der Verkehrswende abzubilden, ist in jedem Fall eine Anbindung von Eschwege auch in den Werra-Meißner-Kreis hinein erforderlich. Das sind zwar langfristige Gedanken, jedoch helfen diese der strukturschwachen Gegend enorm.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die Bahntrasse ist in dem Streckenabschnitt zu sichern, von jedweder anderweitiger Nutzung abzusehen. Im Regionalplan des Regierungsbezirks Kassel ist die Bahntrasse zwischen Hess. Lichtenau und Walburg wieder als Trassensicherung einzutragen.

Im Rahmen einer Gesamtuntersuchung sind dann konkrete Planungen zur Reaktivierung bzw. zum Wiederaufbau zu starten, wenn sich die Rahmenbedingungen im standardisierten Verfahren der Nutzen-Kosten-Untersuchungen entscheidend geändert haben.

	Teilstrecke/Altstrecke von H.L.-Walburg bis Waldkappel
	Teilstrecke/Vorschlag Neubau von H.L.-Walburg bis Waldkappel

Teil 3: Betrachtung Teilabschnitt**Hess. Lichtenau-Walburg – Waldkappel****Situationsbeschreibung**

In dem Abschnitt sind auf der Bahntrasse Gleise abgebaut und die Liegenschaften von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt. Rund 1 km südöstlich von Walburg, in Höhe der Autobahnanschlussstelle Hessisch Lichtenau-Ost beginnt der erste Abschnitt, in welchem die alte Bahntrasse für den Neubau der A 44 Kassel-Eisenach in ihrer Kubatur in der neuen Autobahn aufgelassen wurde. Bis Waldkappel gibt es drei solcher Abschnitte.

Streckenverlauf

Ab Walburg, dem höchsten Punkt der Strecke, folgt sie dem Verlauf des Flüsschens Wehre, einem Nebenfluss der Werra bis nach Waldkappel. Dort hat sie sich früher mit der Kanonenbahn vereinigt, welche von Treysa und Malsfeld über Eschwege bis nach Thüringen führte.

Länge

10,3 km Abschnitt Walburg-Waldkappel – alte Trasse

Bevölkerung

Hess. Lichtenau – 12.798 (Stand 31.12.2023)

Waldkappel – 4.200 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Walburg, Weißmühle, Hasselbach, Hartmuthsachsen, Waldkappel

Initiativen

keine

Stilllegung

31.05.1985 – Einstellung des Personenverkehrs Kassel-Waldkappel-Eschwege

01.07.1997 – Einstellung des Güterverkehrs/Gesamtverkehrs

01.03.2009 – Gleisabbau

01.05.2011 – Beginn Autobahnbau

Regionalplan

Keine Trassensicherung

Nahverkehrspläne

Keine Eintragung

Begutachtung

keine

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Es muss in jedem Fall der Gedanke gestattet sein, über den Wiederbeginn einer Schienenverbindung von Hess. Lichtenau über Walburg und Waldkappel nach Eschwege nachzudenken. Wenn man die inzwischen fertiggestellte Autobahn A 44 zwischen Hess. Lichtenau und Waldkappel befährt, sieht man an mehreren Stellen sogar noch Reste der alten Bahntrasse.

Im Bereich von Küchen verläuft die neue A 44 im Tunnel. Hier ist der Abschnitt der alten Bahntrasse noch erhalten, das gleiche gilt im Bereich der Ortslage vom Hartmuthsachsen.

Es wird hier eine Idee entwickelt, welche noch lange Zeit braucht, bis dass dieser nähergetreten werden könnte. So lange muss man sich auf die anderen Teile (1 und 2) der Gesamtstrecke konzentrieren.

Daher wird hier ein Wiederaufbau unter Hinzuziehung des teilweisen Neubaus vorgeschlagen, um wieder eine Schienenverbindung von Walburg bis Eschwege zu erreichen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

In den Teilabschnitten, in welchen sie in den Baukörper des Neubaus der Autobahn Kassel-Eisenach eingelassen wurde, wird in direkter Nachbarschaft zur A 44 abschnittsweise neu gebaut. Die Höhenunterschiede der A 44 sind nicht größer als die der alten Bahntrasse. Neben der Autobahn kann problemlos wieder ein neues Gleis verlegt werden. So schafft man Verknüpfungen mit der Schiene, wie es sie seit rund 40 Jahren nicht gegeben hat.

	Teilstrecke Waldkappel – Eschwege-West
--	---

Teil 4: Betrachtung Teilabschnitt**Waldkappel – Eschwege West****Situationsbeschreibung**

Waldkappel war ein Keilbahnhof, weil neben der Strecke von Kassel und Hess. Lichtenau von Westen kommend der Streckenabschnitt der Kanonenbahn einfädelt. Die Kanonenbahn zwischen Malsfeld und Waldkappel ist aufgrund verschiedenster massiver Veränderungen in den innerörtlichen Strukturen der Nachbarorte entlang der Kanonenbahntrasse in dem einfädelnden Abschnitt nicht mehr neu aufbaubar.

Die Trasse ist zwischen Waldkappel und Wehretal-Oetmannshausen ist die Trasse noch weitgehend ohne Veränderung, nun nach den Jahren ohne Gleise zugewachsen. Im Bereich Oetmannshausen wird die Sache schwierig, da dort mehrere Bundesstraßen ineinander münden und ein Anhalten vor den Bahnstationen nur sehr schwierig umsetzbar ist. Im Zusammenhang mit den Neubauten im Zusammenhang mit der A 44 ist diese nicht mit Unterführungen etc. für einen Neubau der Bahntrasse vorgesehen.

Streckenverlauf

Für den Fall muss der Bereich der Kreuzung der Bahntrasse mit der A 44 etc. diese wieder von bestehenden Körper freigelegt werden.

Länge

13,0 km

Bevölkerung

Waldkappel – 4.200 (Stand 31.12.2023)

Wehretal – 4.944 (Stand 31.12.2023)

Eschwege – 19.435 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Waldkappel, Bischhausen, Oetmannshausen, Vierbach, Niddawitzhausen

Initiativen

keine

Stilllegung

31.05.1985 – Einstellung des Personenverkehrs Waldkappel – Eschwege

01.07.1997 – Einstellung des Güterverkehrs/Gesamtverkehrs

01.03.2009 – Gleisabbau

01.05.2011 – Beginn Autobahnbau

Regionalplan

Keine Eintragung

Nahverkehrspläne

keine Eintragung

Begutachtung

Es muss in jedem Fall der Gedanke gestattet sein, über den Wiederbeginn einer Schienenverbindung von Hess. Lichtenau über Walburg und Waldkappel nach Eschwege nachzudenken. Wenn man die inzwischen fertiggestellte Autobahn A 44 zwischen Hess. Lichtenau und Waldkappel befährt, sieht man an mehreren Stellen sogar noch Reste der alten Bahntrasse.

Auffassung und erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Als Gesamtmaßnahme betrachtet und unter der Perspektive, dass die politische Ausrichtung sich in Zeiten der Klimaveränderung verändert, erscheint eine durchgängige Verbindung Kassel-Eschwege durchaus mittelfristig umsetzbar. Dazu sollten die Bahnliegenschaften in Gebiet rund um Waldkappel, insbesondere im Bereich des alten Bahnhofsareals gesichert und nicht zu anderen Zwecken dauerhaft verändert werden.

**Kassel-Bettenhausen – Lohfelden (- Wellerode)****Streckennummer: 3905****Situationsbeschreibung**

Bis zum 16. Dezember 1970 wurde die Strecke von Kassel-Bettenhausen nach Lohfelden und weiter nach Kassel-Waldau genutzt, um Güter aus Bettenhausen u. a. zum AEG-Werk in Waldau zu transportieren. Dieser Güterverkehr ging jedoch in den folgenden Jahren auf neue Anschlussbahnen und andere Verkehrsträger über. Schließlich wurde in den frühen 80er Jahren ein neues Industriegleis in Kassel-Waldau verlegt, über das die Bedienung der Industriebetriebe seitdem erfolgt. Dadurch wurde die Söhrebahn-Trasse unnötig und zurückgebaut. Lediglich die ersten rund 1,2 km der Trasse in Bettenhausen bis kurz vor dem ehemaligen Bahnübergang Ochshäuser Straße sind noch vorhanden und werden bis heute zum Anschluss mehrerer Güterkunden genutzt. Der Streckenabschnitt ab Lohfelden (in etwa ab Höhe der Gesamtschule Söhre) bis zum Schwimmbad in Ochshausen dient seit seiner Stilllegung in den 1980er Jahren ebenfalls als Rad- und Wanderweg. Auch sonst finden sich noch zahlreiche Spuren der Bahn, so sind die Bahnhofsgebäude in Wellerode Wald, Vollmarshausen und Lohfelden noch vorhanden und renoviert, auch ist der Streckenverlauf bis auf einen Abschnitt am südöstlichen Ortsrand von Lohfelden noch weitgehend erhalten und größtenteils als Radweg genutzt. Die Stelle des einstigen Kleinbahnhofs in Bettenhausen südlich des Raiffeisen-Lagerhauses ist noch deutlich zu erkennen, auch das Empfangsgebäude war noch bis vor einigen Jahren vorhanden, wurde mittlerweile aber abgerissen.

Es liegen inzwischen Eckwerte für eine Machbarkeitsstudie vor. Die Gemeindevertretung Lohfelden hat jedoch 2024 einen empfehlenden Beschluss gefasst, dass die Strecke nicht reaktiviert werden soll.

Streckenverlauf

Die Bahnstrecke war eine Stichstrecke, welche von der Lossetalbahn abzweigte. Sie hatte in Kassel-Bettenhausen neben der Lossetalbahn einen eigenen Bahnhof, den Söhrebahnhof. Der Verlauf der Trasse ist heute mitten durch die seit den 1960er Jahren stark angewachsenen Wohnsiedlungen von Lohfelden. Hinter Lohfelden ist ein rund 3 km Streckenabschnitt ohne Bebauung, bevor sie in die Gemeinde Söhrewald mit den Ortsteilen Wellerode und Wellerode-Wald führt.

Länge

10,6 km

Bevölkerung

Kassel - 204.687 (Stand 31.12.2023)

Lohfelden - 14.395 (Stand 31.12.2023)

Söhrewald – 4.636 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Eisenhammer, Lohfelden, Vollmarshausen, Wellerode, Wellerode Wald

Stilllegung

Mai 1966

Regionalplan

bislang eine Aussage

Nahverkehrspläne

bislang keine Aussage

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Durch den Verlauf der Trasse mitten durch die Siedlungsbereiche der Ortsteile der Gemeinde Lohfelden, einem sehr attraktiven Wohnort in direkter Nachbarschaft zur Großstadt Kassel ergeben sich sehr gute Möglichkeiten für die Erweiterung des Straßenbahn- oder RegioTram-Netzes von Kassel. Damit die Einfallstraßen von Kassel nicht weiterhin im Individualverkehr ersticken, müssen die beiden Bahnsysteme unbedingt erweitert werden. Leider stocken entsprechende Gedankengänge in den letzten Jahren völlig, insbesondere vor dem Hintergrund der Investitionskosten. Welche Nachhaltigkeit jedoch mit einer Anbindung Lohfeldens an die Tramsysteme Kassels gehoben werden kann, dies sind sich die heutigen Entscheidungsträger/innen nicht bewusst, die fast immer nur die aktuelle Situation vor Augen haben.

Die Anbindung der Gemeinde Söhrewald, welche ohnehin nur mit zwei von vier Ortsteilen an der alten Bahntrasse liegt, erscheint auf den ersten Blick nicht mehr sinnvoll. Die Daten der regionalplanerischen Entwicklung und der Einstufung der Gemeinde Söhrewald müssten allenfalls für eine Wachstumsgemeinde sprechen. Ansonsten erscheint es sinnvoll, die Gemeinde Söhrewald mit einem attraktiven Linienbusverkehr an eine künftige Endhaltestelle der Bahn in Lohfelden anzubinden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Der Bahnhof Kassel-Bettenhausen müsste einen weitreichenden Umbau erfahren. Dies wäre ohnehin mit einer Reaktivierung des Teilabschnitts der Lossetalbahn erforderlich. Der Bahnhof Kassel-Bettenhausen wird weiterhin für den Güterverkehr genutzt, so dass nur Teilflächen für einen neuen Personenbahnhof zur Verfügung stehen. Die verschiedenen Systeme, RegioTram und Straßenbahn einerseits, EBO andererseits, dies würde eine Herausforderung für Bettenhausen bedeuten, es ist aber lösbar.

In der Gemeinde Lohfelden müssten mehr Haltestellen eingerichtet werden, als dies im alten Trassenverlauf der Söhrebahn der Fall war. Die Bahn stellt bei kurzen Wegen zwischen Wohnung und Haltestelle eine wirkliche Alternative zum heutigen Linienbus dar, der dann in Teilen weggelassen würde.

☐ Walburg – Waldkappel, Abschnitt der Lossetalbahn
☐ [Hess. Lichtenau] – Walburg – Eptenode, Abschnitt der Strecke Walburg – Großalmerode West

☐ Walburg – Waldkappel, Abschnitt der Lossetalbahn
☐ [Hess. Lichtenau] – Walburg – Eptenode, Abschnitt der Strecke Walburg – Großalmerode West

Gelstertalbahn

	Teilstrecke Hess. Lichtenau – Großalmerode West
	Teilstrecke Gelstertalbahn

Bahnstrecke Walburg–Großalmerode West
Bahnstrecke Velmeden–Eichenberg

Streckennummern: 3920, 3921, 3922

Situationsbeschreibung

Es handelt sich aus der Historie heraus um zwei Bahnstrecken, welche hier aber bewusst gemeinsam betrachtet werden.

Anfang 2014 beantragte die DB-Tochter DB Netz die Freistellung von Bahnbetriebszwecken des Bahnhofs Großalmerode Ost (Kilometer 5,736 bis 7,562, jeweils östlich der Brücke über die Bundesstraße B 451. Einige Abschnitte der Trasse, so zwischen Trubenhausen und Hundelshausen sind heute als Radweg umgenutzt. Sie sind Teil des Herkules-Wartburg-Radweges.

Zwischen Eichenberg und dem Gewerbegebiet Gelsterhof, südlich von Witzenhausen, auf halber Strecke bis nach WIZ-Hundelshausen gelegen, sind noch die Gleisanlagen vorhanden, sie sind jedoch seit 2001 außer Betrieb. Der Bahnhof Witzenhausen Süd ist noch komplett vorhanden.

Streckenverlauf**Bahnstrecke Walburg – Großalmerode West**

Die Bahntrasse der früheren Bahnstrecke Walburg - Großalmerode-West zweigt in Walburg, (einem heutigen Stadtteil von Hessisch Lichtenau) ab. Die Trasse der Bahnstrecke Hess. Lichtenau-Walburg – Großalmerode-West führt zunächst rund 2 km bis Hess. Lichtenau-Velmeden. In Velmeden befand sich ein Verzweigungsbahnhof. Die eigentliche Trasse führt dann noch weitere 6 km bis Großalmerode-West. Die Strecke ist, einschließlich des Teils von Hess. Lichtenau bis Walburg der Lossetalbahn, für den Gesamtverkehr stillgelegt. Die Bahntechnik ist weitreichend demontiert, jedoch ist der Trassenverlauf einschl. Brücken und Durchlässe noch komplett erhalten.

Gelstertalbahn

In Hess. Lichtenau-Velmeden zweigt von der vorweg genannten Strecke die Gelstertalbahn ab. Sie führt durch das Gebiet des Naturparks Hoher Meißner und stellt mit der Bahnstrecke Walburg-Großalmerode West ein Trassenband zwischen der Lossetalbahn bei Hess. Lichtenau und dem Bahnhof Eichenberg an den DB-Hauptstrecken dar.

Interessantes Bauwerk der Spitzkehrenbahnhof Großalmerode Ost, welcher entstand, um auch den Höhenunterschied im Naturpark Hoher Meißner aufzufangen und für Züge befahrbar zu machen.

Länge

Walburg – Großalmerode-West – 8 km
Velmeden-Eichenberg – 25 km

Bahnstrecke Walburg - Großalmerode-West / Gelstertalbahn - Fortsetzung

Bevölkerung

Hess. Lichtenau - 12.798 (Stand: 31.12.2023)
Großalmerode - 6.226 (Stand: 31.12.2023)
Witzenhausen - 15.097 (Stand: 31.12.2023)
Neu-Eichenberg – 1.802 (Stand: 31.12.2023)

Haltestellen

Bahnstrecke Walburg – Großalmerode West

Walburg, Velmeden, Steinholt, Rommerode, Epterode, Großalmerode West

Gelstertalbahn

Velmeden, Laudenbach, Großalmerode Ost, Uengsterode, Trubenhausen, Hundelshausen, Witzhausen Süd, Unterrieden, Eichenberg

Stilllegung

Bahnstrecke Walburg – Großalmerode West

1973 – Personenverkehr
1994 und 2002 – Güterverkehr / Gesamtverkehr

Gelstertalbahn

1973 – Personenverkehr
1981, 1984 – Güterverkehr Abschnitt Velmeden-Witzenhausen
2001 – Güterverkehr Abschnitt Witzenhausen-Eichenberg

Regionalplan

bislang eine Aussage

Nahverkehrspläne

bislang keine Aussage

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Situation gestaltet sich schwierig und man befindet sich im dünner besiedelten ländlichen Raum. Da jedoch die Gelstertalbahn zwischenzeitlich seitens der kommunalen Gebietskörperschaften für den Abschnitt Eichenberg-Witzenhausen eine Voruntersuchung zur Reaktivierung auf den Weg gebracht wurde, sieht der PRO BAHN Landesverband Hessen den Bedarf, sich näher mit dem Thema zu befassen.

Von der Linienführung auf der Achse Kassel-Göttingen würde eine Verbindung über Hessisch Lichtenau, Großalmerode und Witzenhausen nach Eichenberg eine etwas kürzere Verbindung darstellen, als heute der Schienenpersonennahverkehr über Hann. Münden nimmt.

Wenn überhaupt, dann muss dies als Gesamtkonzept betrachtet werden. Daher sind die Bahnstrecke Walburg-Großalmerode West und die Gelstertalbahn hier auch gemeinsam gelistet.

Bahnstrecke Walburg - Großalmerode-West / Gelstertalbahn - Fortsetzung

Nun könnte man auf den Gedanken kommen, die beiden Bahnstrecken als eine Gesamtverbindung Kassel-Hess. Lichtenau-Großalmerode-Witzenhausen-Eichenberg wieder aufzubauen, um nach EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) eine Alternativstrecke zur stark überlasteten Hauptstrecke Kassel Hbf./KS-Wilhelmshöhe-Hann. Münden-Eichenberg zu schaffen.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen hält diese Idee so für nicht mehr umsetzbar. Es wird hier zu keiner Ausweichstrecke mehr kommen, auch wenn bis vor 20 Jahren in Teilabschnitten noch größere Güterzüge unterwegs waren.

Völlig unnötig sind Gedanken, lediglich den 5,6 km langen Abschnitt Witzenhausen Süd und Eichenberg zu reaktivieren. Eine solch kurzstreckige Reaktivierung bietet keine wirkliche Vorteile. Die ehemalige Kreisstadt hat mit der Bahnstation Witzenhausen Nord / heute Witzenhausen, weiterhin einen durch Personenverkehr bedienten Bahnhaltepunkt an der Hauptstrecke. Dann ist ein gut organisierter Stadtbusverkehr, einschließlich aller Stadtteile und des Umlandes, mit einer verbesserten Anbindung an den Bestandsbahnhof viel sinnvoller.

Da der Abschnitt zwischen Kaufungen Papierfabrik und Hess. Lichtenau wird heute bereits lediglich nach BO Strab (Straßenbahn Bau- und Betriebsordnung) befahren. Da die Kriterien für solche Bahnstrecken niederschwelliger sind, ist eine Verlängerung der RegioTram-Strecke über Hessisch Lichtenau, HL-Walburg und HL-Velmeden, dann weiter über Großalmerode Ost und Witzenhausen Süd bis Eichenberg grundsätzlich vorstellbar. Diese Vorstellung wird jedoch erst mit der grundsätzlich geänderten politischen Weichenstellung im Sinne einer Verkehrswende möglich sein.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Aktuell dürfen keinerlei Liegenschaften, in welchen die Kubatur als Bahnkörper noch besteht, ob mit oder ohne Schienen, nicht mehr für andere Zwecke umgewandelt werden. Dies betrifft nicht nur die Flächen, welche noch Bundeseisenbahnvermögen sind, sondern auch stillgelegte Bahnflächen in kommunalem Besitz. Die Gesamttrasse Eichenberg-Witzenhausen-Großalmerode-Hessisch Lichtenau-Kaufungen-Kassel gehört in den verschiedenen planerischen Werken gesichert, sowohl im Regionalplan Nordhessen, als auch in den Flächennutzungsplänen der Kommunen.

Auf der Strecke der Gelstertalbahn ist ein ca. 300 m langer Tunnel, dessen Situation in der Gesamtbetrachtung einen wesentlichen Faktor darstellt.

Falls man eine Reaktivierung Eichenberg-Witzenhausen-Großalmerode-Hessisch Lichtenau-Kaufungen-Kassel nach BO Strab für ein RegioTram-Konzept mittelfristig nähertreten möchte, dann wird man abschnittsweise über Neutrassierungen nachdenken müssen, sowohl in den bebauten Siedlungsbereichen, als auch über Land auf freier Strecke.

	Teilstrecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal
--	--

	Teilstrecke Baunatal – Naumburg (Hess.)
--	---

Kassel-Baunatal-Schauenburg-Bad Emstal-Naumburg**Streckennummer: 9390****Situationsbeschreibung**

Die Strecke war in all der Zeit nicht im Eigentum von Reichsbahn oder Deutscher Bundesbahn, sondern die Kassel-Naumburger-Eisenbahn, welche die Strecke 1903 erbaute, ging 1966 in der Hessischen Landesbahn (HLB) auf. Noch heute ist die Strecke im Besitz des HLB-Tochterunternehmens

Der Abschnitt Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Altenbauna wird intensiv mit Güterzugverkehr zum Volkswagen-Werk befahren. Andere Güterkunden existieren nicht mehr. Der Güterverkehr westlich von Baunatal-Altenbauna bestand noch bis zum 31.05.1991.

Die zwischenzeitliche Wiederinbetriebnahme im Stadtgebiet Baunatal für Zwecke der Kasseler Straßenbahn ist im extra Absatz „Reaktivierung“ beschrieben.

Streckenverlauf

Die Strecke beginnt ursprünglich in einem eigenen Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe West, weil die Strecke nicht zum Reichsbahnnetz gehörte. Die Strecke zweigt dann in westlicher Richtung ab und führt durch die Kasseler Stadtteile Nordshausen und Brückenhof, nach einem Abschnitt im Außenbereich wird das VW-Werk Baunatal mit direkter Anbindung erreicht. Die Trasse führt mitten durch Baunatal, genauer gesagt durch die Stadtteile Altenbauna und Großenritte. In Großenritte endet heute die Verkehrsbedienung durch Personenverkehr. Nun geht es in den weniger dicht bebauten Raum über.

Länge

33,4 km

Bevölkerung

Kassel – 204.687 (Stand 31.12.2023)

Baunatal – 28.298 (Stand 31.12.2023)

Schauenburg (Landkreis Kassel) – 10.611 (Stand 31.12.2023)

Bad Emstal – 5938 (Stand 31.12.2023)

Naumburg (Hessen) – 5095 (Stand 31.12.2023)

Initiativen

Hessencourier e.V. (Museumseisenbahnfreunde)

Haltstellen

Kassel-Wilhelmshöhe bzw. Kassel-Wilhelmshöhe West, Kassel-Niederzwehren West, Kassel-Nordshausen, Altenbauna, Alenbauna Baunsberg, Altenbauna VW-Werk, Altenauna Kleingartenverein, Altenbauna Stadtmitte, Altenbauna Albert-Einstein-Straße, Großenritte Hünstein, Großenritte Bahnhof (mit Wendeschleife), Elgershausen, Hoof, Breitenbach, Breitenbach Steinbrüche, Sand, Bad Emstal Kurpark, Balhorn, Altenstäd, Naumburg

Stilllegung

Der Personenverkehr zwischen Kassel Hauptbahnhof, Kassel-Wilhelmshöhe und Naumburg wurde am 04.09.1977 eingestellt.

Die Gesamtstrecke ist bis heute noch in Betrieb. Im Abschnitt von Altenbauna bis Naumburg wird auf der Strecke mit Museumseisenbahnverkehr durch den Verein „Hessencourier e.V.“ betrieben.

Die Zukunft der Strecke westlich von Baunatal-Großenritte war in den 1990er Jahren wegen des schlechten oberbaulichen Zustands und einer sanierungsbedürftigen Brücke bei Elgershausen gefährdet. Zeitweise war die Strecke nur bis Elgershausen befahrbar. Um die drohende Stilllegung zu verhindern, musste ein Verein die Strecke pachten. Der Hessencourier e. V. gründete gemeinsam mit dem Landkreis Kassel, den Städten Naumburg und Baunatal sowie den Gemeinden Bad Emstal und Schauenburg im März 1992 den Verein Regionalmuseum Naumburger Kleinbahn e. V. (RMN). Dank der Mitgliedsbeiträge und des großen persönlichen Einsatzes der Vereinsmitglieder konnte der Betrieb auf dem Streckenabschnitt Größenritte–Naumburg bislang aufrechterhalten werden.

Regionalplan

bislang eine Aussage

Nahverkehrspläne

bislang keine Aussage

Reaktivierung Personenverkehr

Nach dem Vorbild des so genannten „Karlsruher Modells“ verkehrt seit 1995 auf einem Teilabschnitt der Strecke die Straßenbahn der Kasseler Verkehrsgesellschaft. Hierbei wird der Abschnitt zwischen südlich des Bahnhofs Altenbauna und dem Bahnhof Größenritte von Straßenbahnwagen befahren. Mit dem Ausbau zur Nutzung der Straßenbahn wurden auch neue Stationen eingerichtet. In diesem Bereich verkehren die Straßenbahnzüge dabei nicht nach der Bau und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab), sondern nach der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO). In Größenritte entstanden zwei kleine Hallen, in denen Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeuge abgestellt werden. Auf der Strecke verkehren die Straßenbahnlinien 2 (nur im Berufs- und Schülerverkehr) und 5. Damit ist die Strecke zwar in RegioTram-System ausgelegt, jedoch nicht in das Liniensystem der RegioTram Kassel integriert.

Wiederholt gab und gibt es Bestrebungen, die vorhandenen Gleisanlagen zwischen Baunatal und Kassel-Wilhelmshöhe auch wieder für den Personenverkehr zu nutzen. Der Nordhessische Verkehrsverbund erweist sich seitens seiner Verantwortlichen immer wieder als Bremser neuer Reaktivierungsideen für diese Bahnstrecke.

Aus dem Jahr 2012 stammt die Idee seitens der Stadt Baunatal, eine Linie im System der RegioTram des NVV von Kassel-Wilhelmshöhe durch Baunatal hindurch bis nach Schauenburg-Elgershausen zu führen. Untersuchungen in den Jahren 2017 bis 2019 schlossen sich an, die einerseits die Gesamtstrecke, andererseits lediglich den Abschnitt Wilhelmshöhe-Baunatal zum Gegenstand hatten.

Die Kasseler Verkehrsgesellschaft denkt bis heute darüber nach, den Straßenbahnverkehr auf der Teilstrecke auszubauen, ggf. ein Stück zu verlängern, da die Linien 5 und 2 (letztere nur in Hauptverkehrszeit) sehr stark ausgelastet sind.

Im Jahr 2024 erfolgte ein neuer Vorstoß unter dem Begriff „BaunaSprinter“, welcher in der aktuellen Diskussion erst begonnen hat. Darin enthalten im Wesentlichen die Idee aus dem Jahr 2012, mit Mehrsystem-Triebfahrzeugen von Kassel Hauptbahnhof über Kassel-Wilhelmshöhe nach Baunatal eine schnelle Verbindung zu schaffen.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Der PRO BAHN Landesverband Hessen begrüßt die Bestrebungen zur Wiedereinführung von Personenverkehr auf der Kassel-Naumburger-Bahn.

Die Idee des „Bauna-Sprinter“ ist eine sehr gute Idee. Die fast 30.000 Einwohner umfassende Stadt Baunatal ist mit ihren großen Stadtteilen seit 1977 nicht mehr auf nahem Wege über die Schiene mit dem Streckennetz der Deutschen Bahn verbunden. Lediglich die kleinen Stadtteile Guntershausen und Rengershausen haben eine Bahnstation an der Main-Weser-Bahn, wobei letzterer viel mehr eine Erschließung von Fuldabrück-Dittershausen darstellt. Der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe liegt jedoch nicht weit vom Stadtgebiet Baunatal entfernt. Ein „Bauna-Sprinter“ könnte so in wenigen Minuten zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und dem Stadtzentrum von Baunatal verkehren. Die südwestlichen Kasseler Stadtteile Nordshausen und Brückenhof erhielten dadurch auch eine schnelle Anbindung an den Bhf. Wilhelmshöhe. Eine Vernetzung mit den Straßenbahnlinien (Linien 3 und 6) in Brückenhof ist indiziert.

Ein Manko ist dabei, dass die Einfädelung in das DB-Schienennetz südlich des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe nur in die westlichen Gleise erfolgt (Gleisblock 1-4), welche Basis der Schnellfahrstrecke sind. Passender wäre es, wenn im Rahmen der Neuordnung des südlichen Gleisvorfelds von Wilhelmshöhe, d.h. im Zusammenhang mit der Teil-Reaktivierung der Lossetalbahn, eine Bauwerkskonstruktion (Über- oder Unterführung von Schnellfahrstrecke und Main-Weser-Bahn) erfolgt, um so den Gleisblock 7-10 zu nutzen und auch schnell in den Kasseler Hauptbahnhof einzufahren.

Für die Betrachtung des ländlicheren Streckenabschnitts zwischen Baunatal-Großenritte und Naumburg müssen differenzierte Überlegungen angestellt werden. Die Schauenburger Stadtteile Elgershausen, Hoof und Breitenbach bieten mit ihrer kompakten Lage und der Bebauung direkt an der Strecke durchaus Potential. Der historische Bahnhof von Hoof ist für den Ortsteil insgesamt schlecht gelegen, so dass direkt an der Schauenburghalle eine neue Bahnstation Hoof-Mitte errichtet werden sollte.

Der weitere Verlauf geht dann in die ländlichere Struktur über, wobei hier im Vergleich mit allen im Sinne der Reaktivierung betrachteten Strecken in Hessen die Kassel-Naumburger-Bahn nicht in schlechtem Licht gesehen werden darf. Im Bad Emstal, Ortsteil Sand bestehen heute zwei von der Museumsbahn genutzte Haltepunkte, d.h. Bad Emstal und Bad Emstal Kurpark. Diese haben auch eine relativ gute Lage am Siedlungsbereich. Schwierig wird die Betrachtung der früheren Haltepunkte Balhorn und Altenstädt. Diese liegen so weit von der eigentlichen Bebauung, dass kaum mit Zustiegen durch Fahrgäste zu rechnen ist. Somit muss erwogen werden, im Falle der Reaktivierung der Gesamtstrecke für den Personenverkehr, auf die beiden Haltepunkte zu verzichten und zwischen Bad Emstal Kurpark und Naumburg ohne Halt durchzufahren.

Zusammengefasst sieht der PRO BAHN Landesverband Hessen kurzfristig der Teil-Reaktivierung für den Personenverkehr (Stichwort Bauna-Sprinter) positiv entgegen und bestärkt die lokalen Aktivistinnen und Aktivisten in ihren Bemühungen. Eine Nutzung der Gesamtstrecke für den Personenverkehr darf im Rahmen der Verkehrswende nicht aus den Augen verloren werden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Der Streckenabschnitt zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Baunatal ist in Nutzung und betriebsbereit. Es braucht begleitend jedoch ein Planungskonzept für das südliche Gleisvorfeld des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe. In diesem Zusammenhang sei auch nochmal an das vom PRO BAHN Regionalverband Nordhessen im Jahr 2018 vorgelegte Umbaukonzept für die Verkehrsstation Wilhelmshöhe erinnert.

Der Verein Regionalmuseum Naumburger Kleinbahn, welcher sich um den Erhalt der Schienenstrecke kümmert, muss durch staatliche Zuwendungen unbefristet in die Lage versetzt werden, die Strecke zu erhalten. Dies muss so erfolgen, um sie einerseits als Museumsbahnstrecke zu nutzen und sie in solch einen Zustand zu halten, dass eine Reaktivierung für den regelmäßigen Personenverkehr grundsätzlich auf der Gesamtstrecke möglich ist.

Ederseebahn (Teilstrecke)

	Teilstrecke Wega – Hemfurth (Edersee)
	Teilstrecke Bergheim-Giflitz – Korbach

Bad Wildungen-Wega – Edertal-Hemfurth (Edersee-Staumauer)
ursprünglich Wabern-Wega-Korbach

Streckennummern:
3942 (Wega-Hemfurth),
3941, 3944 (Wabern-Wega-Korbach/Bad Wildungen)

Situationsbeschreibung

Alle Streckenteile ab dem Bahnhof Wega mit seinem originären Gleisdreieck sind stillgelegt, es bestehen im weiteren Verlauf über Bergheim-Giflitz bis nach Hemfurth-Edersee noch in größeren Abschnitten verrostete Gleisanlagen, zugewucherte Vegetation ist verhältnismäßig wenig vorhanden.

Ab 2006 startete für mehrere Jahre der Versuch, auf dem Streckenast zwischen Affoldern und Hemfurth-Edersee mit Fahrrad-Draisinen eine touristische Attraktion anzubieten.

Auf dem langem Streckenabschnitt der Ederseebahn, 5 km nördlich Bergheim-Giflitz, des Abzweigs nach Hemfurth-Edersee, wurde zwischen Edertal-Buhlen und Korbach auf der stillgelegten Trasse von 2008 bis 2012 der 26,139 Kilometer lange Ederseebahn-Radweg angelegt, der deren Tunnel und Brücken einbezieht.

Das einst sehr umfängliche Gleisdreieck des Bahnhof Wega, einem heutigen Stadtteil von Bad Wildungen, es ist mit samt der eigentlichen Bahnhofs außer Betrieb. Die Brücke der Nordschleife des einstigen Gleisdreiecks über die Ederstraße in Wega ist abgebrochen, so dass auf nur periodisch reaktivierbarer (Generatorent Transporte etc.) nur mit einem Fahrtrichtungswechsel kurz vor Bad Wildungen und die Westschleife des Gleisdreiecks noch in Richtung Hemfurth-Edersee gefahren werden kann.

Die Kreuzungsmöglichkeit in der Bahnstation Wega auf der weiterhin bestehenden Personenverkehrsrelation Wabern-Bad Wildungen wurde 2023/2024 zugunsten eines barrierefreien Bahnsteigs im Rahmen einer mehrmonatigen Sanierung/Ertüchtigung zurückgebaut.

Streckenverlauf

Die Strecke ist eine Abzweigung als Stichstrecke von der einst durchgängigen Ederseebahn Wabern-Wega-Korbach. Der erste Teil ist ein Abschnitt der Ederseebahn mit rund 5 km von dem ursprünglich als Gleisdreieck ausgebauten Bahnhof Wega, führt über Anraff nach Bergheim-Gifflitz (letzte beide Orte gehören zur Gemeinde Edertal. Hier zweigt der Edersee-Anschluss von der Trasse der Ederseebahn ab. Das Anschlussgleis ist ursprünglich dazu gebaut worden, um Generatoren und anderes schweres Material an das Wasserkraftwerk an der Edersee-Staumauer zu transportieren. Nun ist der Gedanke, für den Tourismusverkehr Züge über diese Trasse die Strecke von Wega bis zur Edersee-Staumauer wieder aufzubauen.

Länge

12 km (Wega-Hemfurth)
39 km (Wega-Korbach)

Bevölkerung

Bad Wildungen – 17.473 (Stand 31.12.2023)
Edertal – 6.284 (Stand 31.12.2023)

weiterer Streckenabschnitt bis Korbach:

Waldeck – 6.780 (Stand 31.12.2023)
Korbach – 24.089 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Neben den Stationen Wega, Wegaer Mühle, Anraff und Bergheim-Gifflitz gibt es im Abschnitt bis Hemfurth-Edersee bislang keine Bahnstationen für den regelmäßigen Personenverkehr.

Auf die Nennung der Bahnstationen der gesamten Ederseebahn von Wega bis Korbach wird an dieser Stelle verzichtet.

Stilllegung

27.05.1995 – Abschnitt der Ederseebahn zwischen Bergheim-Gifflitz und Korbach
01.02.2001 – Abschnitt des Edersee-Anschlusses Wega-Hemfurth

Regionalplan

Der Regionalplan Nordhessen hat für die Bahnstrecke eine Trassensicherung festgeschrieben.

Nahverkehrspläne

Bislang keine Aussage. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat jedoch Interesse bekundet, dies in die Nahverkehrsplanung aufnehmen zu wollen.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Wenn sich die Politik und das Verkehrswesen für die Reaktivierung der Bahnstrecke bis zur Edersee-Staumauer ausspricht, wird sich der PRO BAHN Landesverband Hessen dem nicht entgegenstellen. In der Freizeitsaison bei schönem Wetter bricht insbesondere im unteren Teil des Edersees rund um Edertal und Bad Wildungen regelmäßig der Individualverkehr zusammen. Wenn Menschen bis direkt an den Edersee mit dem Zug gelangen, hat das vielleicht eine entsprechende Wirkung.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Mit der Reaktivierung Wega über Anraff, Bergheim-Giflitz und Affoldern nach Hemfurth-Edersee ist es nicht getan, insbesondere wenn man dies nur über die zeitaufwendige Westschleife des Gleisdreiecks Wega abwickeln will. Die Wega-Nordschleife mit der abgebrochenen Brücke über die Ederstraße gehört wieder hergestellt. Sinnvoll erscheint der Neubau einer neuen Bahnstation Wega etwas weiter östlich der früheren umfangreichen Bahnsteiganlagen in Wega. Die Anlage einer dreigleisigen Verkehrsstation mit einem Durchfahrtgleis 1 mit einem Seitenbahnsteig entlang der B 253 sowie einem Mittelbahnsteig mit Gleis 2 als Kreuzungsgleis für beide Richtungen (Bad Wildungen und Edersee-Staumauer) sowie mit Gleis 3 als Durchgangsgleis in Richtung Edersee-Staumauer/Wega-Nordschleife) erscheint sinnvoll. Das verwahrloste Umfeld des Bahnhofs Wega mit den alten Gebäuden bedarf dringend einer Aufwertung.

Der im Personenverkehr bestehende Streckenteil Wabern-Fritzlar-Wega-Bad Wildungen mit der RB39/RE39 ist völlig unzureichend für weitere Leistungen ausgerüstet. Der Bahnhof Bad Wildungen verfügt heute auch nur noch über ein Kopfgleis. Es ist mit dieser Infrastruktur nur die Durchführung eines 60-Minuten-Takts durchführbar. Mehrfachtraktionen von Nahverkehrstriebwagen sind wegen der im Rahmen der Modernisierung eingekürzten Bahnsteige nur sehr eingeschränkt möglich. Letztlich bedeutet dies eine erneute Investition in die Infrastruktur auf dem Abschnitt zwischen Wabern und Bad Wildungen, wobei in Bad Wildungen die Wiederherstellung eines zweiten Gleises mit Bahnsteigs unbedingt erfolgen sollte.

Mit dem Rückbau der einst bedeutenden Bahnstrecke der Ederseebahn zum Bahnradweg auf dem größten Teil der Trasse zwischen Korbach und Wega hat man das wesentliche Zwischenstück aus einer eigentlich bedeutenden Verbindung der etwas größeren nordhessischen Städte Korbach, Bad Wildungen und Fritzlar soweit zerstört, dass eine Rückkehr zur Schiene quasi nicht mehr möglich erscheint. Mitte der 2000er Jahre war der Zeitgeist noch nicht soweit, Entwidmungen und Gleisrückbauten zu verhindern. Damit nicht noch weitere Teile der einstigen Bahnliegenschaften ganz anderen Nutzungen zugeführt werden, z.B. durch neue Gebäude, ist eine Trassensicherung für die Gesamtstrecke der Ederseebahn aufrecht zu erhalten. Vielleicht ist in einigen Jahrzehnten, in einigen Generationen die Notwendigkeit gegeben, auch aus Bahnradwegen wieder Bahnstrecken zu entwickeln.

	Teilstrecke Frankenberg (Eder) – Battenberg
--	---

	Teilstrecke Battenberg – Bad Berleburg
--	--

Frankenberg-Allendorf (Eder)-Battenberg (-Hatzfeld-Bad Berleburg)**Streckennummern:****2872 (Bad Berleburg bis Allendorf/Eder – Obere Edertalbahn)****2854 (Allendorf/Eder bis Frankenberg – Ruhr-Eder-Bahn)****Situationsbeschreibung****Streckenverlauf**

Die heute als „Obere Edertalbahn“ bezeichnete Bahntrasse besteht historisch aus zwei alten Bahnstrecken.

Ab Frankenberg beginnt die früher einmal 62 km lange Ruhr-Eder-Bahn, welche über Allendorf (Eder) mit einem Verzweigungsbahnhof anschließend über Bromskirchen und Hallenberg (Verlauf zur B 236) nach Winterberg im Sauerland führte. Ab Winterberg befindet sich bis heute noch ein 25 km im Personenbetrieb befindliches Teilstück bis nach Nuttlar mit Anschluss an die Obere Ruhrtalbahn, wodurch Züge vom Ruhrgebiet bis nach Winterberg fahren können. Der Abschnitt Allendorf (Eder) bis Winterberg ist durch Flurbereinigungen völlig aus dem Landschaftsbild verschwunden.

Ab Allendorf (Eder) beginnt die Trasse der eigentlichen Oberen Edertalbahn im historischen Sinne, welche den Ort mit dem Hauptsitz der Firma Viessmann über Battenberg und Hatzfeld, noch in Hessen gelegen, mit Bad Berleburg in Nordrhein-Westfalen verband. Ab der Landesgrenze bestanden mehrere Unterwegshalte in Orten, welche heute zu Bad Berleburg gehören. In Bad Berleburg bestand der Übergang in die Rothaarbahn Bad Berleburg-Erndtebrück-Kreuztal-Siegen und in Erndtebrück wiederum zur Oberen Lahntalbahn Erndtebrück-Laasphe-Biedenkopf-Cölbe(-Marburg).

Heute ist die Gleisanlage noch zwischen Frankenberg und Battenberg und dort bis in den Ortsteil Auhammer vorhanden.

Zwischen Battenberg-Auhammer über Hatzfeld und Bad Berleburg besteht auf rund 29 km heute der Ederauenradweg. Die Strecke ist in dem Abschnitt entwidmet, für Eisenbahnzwecke freigestellt.

künftige Konzeptidee

In der Voruntersuchung für eine Reaktivierung, welche 2022/2023 erfolgte, ist die Nahverkehrsleistung Marburg-Frankenberg-Korbach der Burgwaldbahn bzw. Unteren Edertalbahn mit in die Betrachtung einbezogen worden. So könnten die Nahverkehrstriebwagen in Mehrfachtraktion in Marburg starten und bis Frankenberg (Eder) fahren, dort würde eine Einheit abgehängt, welche die Fahrtrichtung wechselt und bis Battenberg (Eder), ggf. Auhammer fährt. In umgekehrter Richtung würde mit Fahrtrichtungswechsel in Frankenberg gekoppelt.

Länge

heute

13,4 km – betrachtetes Teilstück „heutige Obere Edertalbahn“ zwischen Frankenberg (Eder) über Allendorf (Eder) bis Battenberg (Eder), Ortsteil Auhammer

ehemals

62,0 km – ehemalige Ruhr-Eder-Bahn Nuttlar-Winterberg-Hallenberg-Bromskirchen-Allendorf (Eder)-Frankenberg (Eder)

36,2 km – ehemalige „Obere Edertalbahn“ als gesamte Einheit zwischen Bad Berleburg und Allendorf (Eder)

Bevölkerung

Frankenberg (Eder) – 18.138 (Stand 31.12.2023)

Allendorf (Eder) – 7.649 (Stand 31.12.2023)

Battenberg (Eder) – 5.585 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Frankenberg (Eder), Röddenau, Haine, Rennertehausen, Allendorf (Eder), Battenfeld, Battenberg, Battenberg-Auhammer

Initiativen

Private Initiative des promovierten Geodäten Ernst Helfenbein (PRO BAHN-Mitglied) aus Frankenberg (Eder), welcher 2019 verstorben ist und der sich für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Frankenberg und Battenberg stark machte, gerade als Anfang der 2010er Jahre die komplette Stilllegung und der Gleisabbau drohte.

Stilllegung

14.11.1966 – Personenverkehr (Allendorf/Eder-Winterberg)

30.05.1981 – Personenverkehr (Bad Berleburg-Allendorf/Eder-Frankenberg/Eder)

1981/1982 – Einstellung Gesamtverkehr zwischen Bad Berleburg und Hatzfeld (Eder)

1983 – Rückbau Bad Berleburg-Hatzfeld

1995 – Einstellung Gesamtverkehr Hatzfeld-Auhammer

2000 – Rückbau Hatzfeld-Auhammer

Regionalplan

bislang eine Aussage

Nahverkehrspläne

bislang keine Aussage

Reaktivierung

Die Obere Edertalbahn ist einerseits wegen des Hauptsitzes der Heiztechnikproduzenten Viessmann, andererseits wegen des großen Bedarfs des Abtransports von Holz (Windwurf, Schädlingsbefall im Rothaargebirge) bis in die Neuzeit als auf dem genannten Abschnitt erhalten geblieben. Der Holzzugverkehr zwischen Allendorf und Battenberg endete vorerst 2017, doch 2021 stieg der Bedarf für Holztransport wieder an, sodass die Kurhessenbahn den Abschnitt bis zum Bahnhof Battenberg (Eder) ertüchtigen ließ, um wieder Transporte zu ermöglichen. Seit Juli 2021 findet wieder Holzzugverkehr statt. Der Abschnitt bis zum Auhammer weist seit 2002 keinen Güterverkehr mehr auf, ist aber bis auf ein kurzes Teilstück im Auhammergelände noch nicht abgebaut.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Dem vorgeschlagenen Konzept mit der Flügelung und Kopplung in Frankenberg (Eder) steht der PRO BAHN Landesverband Hessen positiv gegenüber. Dies darf jedoch nicht zu Lasten der Nahverkehrsleistung auf der Unteren Edertalbahn (Frankenberg-Korbach) und der Uplandbahn (Korbach-Brilon Wald) gehen. Zu den verschiedenen Jahreszeiten dürfte der Bedarf groß sein, dass Menschen von Marburg (Mittelhessen, Rhein/Main) kommend an den Oberlauf des Edersees nach Vöhl-Herzhausen oder nach Willingen im Upland wollen. Hier wird mehr als ein Nahverkehrstriebwagen nötig sein.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die Bahnsteiganlagen in Frankenberg (Eder) müssen wieder erweitert werden. Hier bestand früher ein weiterer Mittelbahnsteig, also Bahnsteige für die Gleise 1, 2, 3, 4 und 5. Es wird erforderlich sein, neben der heute bestehenden, 2015 reduziert modernisierten Infrastruktur, der Einrichtung eines Bahnsteigs für das Gleis 4 näherzutreten, um auch Verstärkungsleistungen realisieren zu können.

Alle Bahnsteige der Unterwegshalte der Burgwaldbahn zwischen Cölbe und Frankenberg müssen auf ihre Kapazitäten überprüft werden. Der PRO BAHN Landesverband Hessen hält es für erforderlich, dass bei zunehmendem Fahrgastaufkommen und bei einer erfolgreichen Verkehrswende zwischen Marburg und Frankenberg in Dreifach-Traktion gefahren werden muss, d.h. zwei Teile nach Korbach, ein Teil nach Battenberg. Zudem werden die heute eingesetzten Nahverkehrstriebwagen der Kurhessenbahn in der Zukunft bei der Zahl der Sitzplätze viel zu klein sein, so dass die einzelne neue Einheit an Nahverkehrstriebwagen für die Kurhessenbahn deutlich länger sein muss. Hier sind auch Kapazitäten für Fahrräder in wesentlich stärkerem Maße zu berücksichtigen.

Anstelle des Namens „Kanonenbahn“ wird der Name „Schwalm-Efze-Bahn“ vorgeschlagen!

	Strecke Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze)
--	--

	spätere Erweiterung bzw. Netzverknüpfung
--	--

Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze) (-Malsfeld/Melsungen)

Anmerkung: Als Teil der Gesamtstrecke Leinefelde-Treysa der Kanonenbahn

Streckennummer: 6710

Situationsbeschreibung

Auf der Trasse, d.h. für den für eine erste Reaktivierung näher betrachteten Bereich sind noch sämtliche Gleisanlagen von Schwalmstadt-Treysa bis nach Homberg (Efze) erhalten, inkl. des dortigen Schienenareals der Gesamtanlage des Bahnhofs in Homberg.

Kurz östlich des Bahnhofs Homberg (Efze), am Ende der letzten Weiche, endet aktuell die vorhandene, wenn auch stillgelegte, Schiene. Für eine zweite Reaktivierungsstufe wird sich mit dem Trassenabschnitt von Homberg (Efze) bis nach Malsfeld befasst.

Streckenverlauf

Die Brückenbauwerke im gesamten Streckenverlauf, auch im gleisfreien Teil weisen noch eine im Vergleich zu anderen stillgelegten Bahnstrecken eine augenscheinlich gute Substanz auf, was auch daran liegen mag, dass in Zeiten der deutschen Teilung der Schwalm-Eder-Kreis im Zollgrenzbezirk lag, die Strecke militärische Bedeutung hatte und somit die Bauwerke entsprechend zu Betriebszeiten deutlich substanziiell verstärkt wurden.

Auch diverse Betriebseinrichtungen wie das Stellwerk in Frielendorf als Bau aus der neueren Zeit zeugen davon, dass man seitens der Deutschen Bahn noch lange an einen dauerhaften Weiterbetrieb der Kanonenbahn gedacht hat und die Einstellung des Gesamtverkehrs

Die Trasse der Kanonenbahn zweigt nördlich des Personenbahnhofs Schwalmstadt-Treysa als eine von zwei ehemaligen Bahnstrecken von der Main-Weser-Bahn ab. Das Kanonenbahngleis führt zunächst als drittes Gleis neben der Main-Weser-Bahn über ein längeres Viadukt über den Fluss Schwalm inkl. mehrerer Straßen. Nach wenigen hundert Metern besteht ein Anschluss in das große Kasernengelände von Treysa. Sie verläuft ab der ersten Unterwegsstation Ziegenhain-Nord relativ geradlinig bis kurz vor Homberg (Efze)

Der von Gleisen zurückgebaute Abschnitt zwischen Homberg (Efze) und Malsfeld wird bereits im Bahnhof Homberg kurviger, da der Knüll als Mittelgebirge durchquert wird. Die Wasserscheide zwischen Eder und Fulda wird mit dem rund 900 m langen Oberbeisheimer Tunnel unterfahren, hier wird auch die Autobahn A 7 unterquert. Ab Homberg folgt die Trasse bis Knüllwald-Remsfeld zunächst dem Verlauf des Flüsschens Efze, wobei dieses mit einer langen Brücke überquert wird. Nach dem Tunnel folgen die Orte Knüllwald-Oberbeisheim und Knüllwald-Niederbeisheim.

In Malsfeld besteht die Kreuzung bzw. Einfädelung in die Bahnstrecke Kassel-Bebra, wobei Verbindungskurven sowohl in Richtung Bebra, als auch in Richtung Melsungen/Kassel bestanden haben.

Die Kanonenbahn Nordhessen verlief früher weiter mit einer Brücke über die Fulda und weiteren Streckenabschnitten bis Waldkappel, dann von Waldkappel bis Eschwege und von Eschwege bis nach Leinefelde.

Hier in diesem Zusammenhang wird nur der Streckenabschnitt zwischen Schwalmstadt-Treysa und Homberg (Efze) für eine erste Reaktivierung näher betrachtet. Für eine weitere Stufe wird ein extra Kapitel sich

Länge

- 21,1 km – für aktuelle Reaktivierung näher betrachteter Streckenabschnitt von Schwalmstadt-Treysa bis Homberg (Efze)
- 19,2 km – von Gleisen rückgebauter Streckenabschnitt Homberg (Efze) bis Malsfeld
- 14,0 km – Idee Neubaustrecke zwischen Homberg (Efze) und Wabern

Bevölkerung

- Schwalmstadt – 18.661 (Stand 31.12.2023)
- Frielendorf – 7.266 (Stand 31.12.2023)
- Homberg (Efze) – 14.712 (Stand 31.12.2023)
- Knüllwald – 4.509 (Stand 31.12.2023)
- Malsfeld – 3.929 (Stand 31.12.2023)
- Melsungen – 14.107 (Stand 31.12.2023)
- Wabern – 7.303 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Abschnitt Schwalmstadt-Treysa bis Homberg (Efze)

Schwalmstadt-Treysa, Ziegenhain-Nord, Leimsfeld, Frielendorf, Frielendorf Silbersee, Wernswig, Sondheim, Homberg (Efze)

Abschnitt Homberg (Efze) bis Malsfeld

Homberg (Efze), Remsfeld, Oberbeisheim, Niederbeisheim, Malsfeld

Initiativen

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.

Stilllegung

- 30.05.1981 Einstellung des Personenverkehrs zwischen Malsfeld und Schwalmstadt-Treysa
- 30.05.1981 Gesamtstilllegung Knüllwald-Oberbeisheim – Homberg (Efze)
- 31.12.1988 Gesamtstilllegung Malsfeld – Knüllwald-Oberbeisheim
- 15.06.2003 Gesamtstilllegung Homberg (Efze) – Schwalmstadt-Treysa

Regionalplan

bislang eine Aussage

Nahverkehrspläne

bislang keine Aussage

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Der PRO BAHN Landesverband Hessen teilt die Auffassung der Bürgerinitiative Rettet die Kanonenbahn Nordhessen, dass man sich unter dem Gesichtspunkt der Realisierbarkeit im überschaubaren Zeitraum sowie der Durchsetzbarkeit unter aktuellen politischen Rahmenbedingungen sich erstmal ausschließlich mit dem Streckenabschnitt von Schwalmstadt-Treysa bis Homberg (Efze) befassen sollte.

Teil 1: Beschreibung der Reaktivierung zwischen Schwalmstadt-Treysa und Homberg (Efze)

Dies würde die Reaktivierung als Stichstrecke bedeuten, wobei in Homberg (Efze) die Nahverkehrsleistungen nach Melsungen und nach Wabern weiterhin in Linienbusverkehr erbracht werden müssten.

Die Bahnstrecke würde mit einem Kopfbahnhof in Homberg (Efze) wieder aufgebaut. Sie hätte einen eingleisigen Verlauf, obwohl der Bahndamm der Kanonenbahn vom Ursprung aus dem 19. Jahrhundert einen zweigleisigen Ausbau zulässt. Um einen 30-Minuten-Takt zuzulassen, bedarf es für die Distanz von 21,1 km des Wiederaufbau mindestens eines Kreuzungsbahnhofs. Der Bahnhof Frielendorf bietet sich im Abstand von knapp 10 km zu Homberg sehr gut an. Während man bei den Unterwegsstationen Ziegenhain-Nord, Leimfeld, Frielendorf Silbersee, Wernswig und Sondheim bei Eingleisigkeit mit einem Seitenbahnsteig auskommt, muss in Frielendorf ein Mittelbahnsteig neu errichtet werden. Wegen der Entwurfsgeschwindigkeit und der Festlegung als Nebenstrecke ist auch eine ebenerdige Querung weiterhin möglich, um auf den Mittelbahnsteig zu gelangen.

Mindestens im 60 Minuten-Takt sollten die Züge der Relation Homberg-Treysa über die Main-Weser-Bahn erweitert und über Neustadt (Hessen), Stadtallendorf und Kirchhain bis nach Marburg geführt werden. Dies könnte in einem Flügelungs- und Kopplungskonzept mit der Regionalbahnleistung des Abschnitts Kassel-Wabern-Treysa erfolgen, so dass die beiden Nahverkehrstriebwagen zusammen auf dem Abschnitt zwischen Schwalmstadt-Treysa und Marburg verkehren. Dieser Vorschlag wurde auch im Rahmen der Anhörung für den vierten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt über den Bundesverband von PRO BAHN an das von Staatswegen beauftragte Planungsbüro eingereicht.

Teil 2 – Variante 1: Betrachtung des Streckenabschnitts von Malsfeld bis Homberg (Efze) für einen späteren zweiten Reaktivierungsabschnitt

Es bestanden im Zuge der Gesamtstrecke der alten Kanonenbahn am alten Bahnhof Malsfeld (hoch) Einschleifungen in die Bahnstrecke Bebra-Guntershausen(-Kassel) sowohl in die südöstliche Fahrtrichtung mit Einfahrt in Richtung Bebra als auch in die nordwestliche Fahrtrichtung in Richtung Kassel. Beide Dammanlagen sind noch ohne Gleise vorhanden.

Der Wiederaufbau der Kanonenbahn ab Malsfeld in nordöstlicher Richtung bis Waldkappel bzw. Eschwege ist absolut unrealistisch. Dazu gibt es in diesem Standpunktekatalog ein extra Kapitel.

Daher wäre im Rahmen eines zweiten Reaktivierungsabschnitts der Wiederaufbau einer der Einfädelungen auf die Bahnstrecke Kassel-Bebra anzustreben, um eine Verknüpfung mit dem Bestandsnetz herzustellen. Hierbei ist dem Wiederaufbau der nordwestlichen Verbindungskurve Vorrang einzuräumen, da somit direkt in den Bahnhof Melsungen eingefahren werden kann. Das Mittelzentrum Melsungen kann sowohl Umsteigepunkt sein als auch im Flügel-, Koppelkonzept Direktverbindungen nach Kassel ermöglichen. Eine Trassenertüchtigung bis nach Kassel ist anzustreben.

So könnte eine durchgängige Verbindung, ohne Fahrtrichtungswechsel Kassel-Melsungen-Homberg (Efze)-Schwalmstadt entstehen und die drei Städte des Schwalm-Eder-Kreises wären über den SPNV direkt miteinander verbunden.

Auf dem gesamten Streckenabschnitt von Malsfeld bis nach Homberg (Efze) sind zwar die Gleise abgebaut, jedoch sind keinerlei Überbauungen vorhanden. Im Bereich Oberbeisheim sind zwar diverse Inanspruchnahmen gegeben, die Flächen sind nach bisherigen Erkenntnissen aber noch allesamt in öffentlicher Hand, paralleles Anlegen einer Gleistrasse ist möglich.

Der Oberbeisheimer Tunnel (unter der A 7) ist noch vorhanden. Er ist sanierungsbedürftig aber nicht abgängig, so dass er nicht mehr genutzt werden könnte.

Es fehlt eine Brücke über die B 323 (Umgehungsstraße Homberg). Messungen haben ergeben, dass die Höhe des unterbrochenen Bahndamms weit mehr als 4 Meter beträgt und somit ein Standardbauwerk errichtet werden kann, so dass auch niveaugleich in das Bauwerk der historischen Efzetalbrücke eingefahren werden könnte.

Teil 2 – Variante 2: Betrachtung der Möglichkeit einer Neubaustrecke zwischen Homberg (Efze) und Wabern zur Herstellung einer durchgängigen Bahnstrecke

Stichstrecken haben einen grundsätzlichen Nachteil, insbesondere im ländlichen Raum. Daher waren die meisten Bahnstrecken in der Fläche ursprünglich an beiden Enden auch mit anderen Bahnstrecken verbunden.

Eine weitere Variante ist der Neubau zwischen Homberg (Efze) und Wabern. Die Topografie zwischen beiden Kommunen ist den nordhessischen Verhältnissen entsprechend flach, da der Unterlauf der Efze dort fließt und bei Wabern in die Schwalm mündet. Der neue Streckenabschnitt hätte eine von rund 14 km und könnte parallel zur gut ausgebauten B 254 verlaufen. Der alte Bahnhof Homberg (Efze) der Kanonenbahn würde dann aufgegeben und ein neuer Bahnhof am Westrand der Innenstadt, welcher viel zentraler liegt, neu gebaut.

Folgende neue Haltestellen würden eingerichtet:

Homberg (Efze)-Süd	Beim Übergang von der alten Bahntrasse auf die Neubaustrecke in Höhe Ludwig-Ehrhard-Straße als Seitenbahnsteig. Anmerkung: Diese hätte eine Erschließungsfunktion für den Stadtteil Caßdorf und das am südlichen Stadtrand gelegene Industrie- und Gewerbegebiet
Homberg (Efze)-Mitte	Neue Bahnstation als Kreuzungsbahnhof mit Wendeanlage in Höhe der Mühlhäuser Straße Anmerkung: Der neue Bahnhof wäre nahe der Innenstadt, der Schulzentren und der Sportstätten.
Wabern-Hebel	Für die Erschließung der Ortsteile Falkenberg und Hebel Weitere Nachbarortsteile müssten durch Zubringer-ÖPNV über die Straße angebunden werden.

Die Frage stellt sich zwei weiteren Unterwegsstationen im eingleisigen Abschnitt. Hier müsste jedoch eigenständige Potentialanalysen näheren Aufschluss geben. Da der bauliche Aufwand bei einer eingleisigen Strecke für einen Bahnsteig nicht enorm hoch ist, könnte man über sog. Bedarfshalte nachdenken.

Anmerkungen von PRO BAHN:

Spätestens bei einer Realisierung einer durchgängigen Verbindung, ob nach Wabern oder nach Malsfeld/Melsungen, stellt sich auch die Prüfung einer Elektrifizierung.

An der Stelle übt der lokale ADFC einen unnötigen Druck gegen die Reaktivierung aus, welcher deutlich zu kritisieren ist. In Nordhessen gibt es für den Freizeitverkehr schon allerhand Bahnradwege. Direkt neben der Trasse der Kanonenbahn gibt es, mit wenigen Lücken, bereits einen Radweg. Hierbei gibt es im Radwegebestand und in den Lückenschlüssen bestes Optimierungspotential, weil wegen des ländlichen Raums genügend Möglichkeiten gegeben sind, die alte Bahntrasse nicht die einzige durchgängige Fläche ohne Bebauung darstellt.

Werratalbahn

Anstelle des Namens „Werratalbahn“ sollte für diese Bahnstrecke eine Präzisierung in „Mittlere Werratalbahn“ erfolgen!



(Wildeck-/) Gerstungen-Heringen-Vacha-Bad Salzungen (-Meinungen)

Streckennummern: 6707, 3815, 6703

Situationsbeschreibung

Die Strecke kann von Bad Salzungen bis Gerstungen aktuell durchgängig mit Zügen befahren werden, wobei die seit dem Jahr 2000 bestehende Teilstreckenbefahrung über Unterbreizbach genommen werden muss (Länge 9,3 km). Die direkte Verbindung vom Werk Hattorf durch den Kernort Philippsthal nach Vacha (Länge 3,8 km) ist seit der deutschen Teilung unterbrochen und inzwischen abgebaut. Im Januar 1975 wurde die Strecke in einem ersten Schritt baulich unterbrochen, als auf hessischer Seite zwischen dem Bahnhof Philippsthal und der damaligen Grenze (Kilometer 22,43) die Gleise abgebaut wurden. Weitere Rückbauten erfolgten bis 2008 zwischen Hattorf und dem Bahnhof Philippsthal, dessen Gleisfeld teilweise überbaut wurde. Heute enden die Gleise im Bahnhof Werk Hattorf. Die Gleise blieben noch bis nach der Wiedervereinigung bis Philippsthal, weil während der Teilung aus militärischen Gründen seitens der NATO alle Schienen bis in die Orte in Grenznähe betriebsgehalten werden mussten.

Die Gegend und der Verlauf der Werratalbahn ist geprägt von dem Kali-Salz-Abbau des Konzerns K+S (Kali und Salz) mit großen Werken und Abbaustollen in Heringen, Philippsthal, Unterbreizbach, Dorndorf und Merkers. Davon lebt heute der Betrieb der Werratalbahn.

Die Strecke ist aktuell zwischen Vacha und Unterbreizbach auf einer Länge von rund 3 km weiterhin unterbrochen. Auf den Abschnitten Gerstungen-Unterbreizbach sowie Vacha-Bad Salzungen findet Güterverkehr statt.

Interessante Situation während der deutschen Teilung. Um die Güterzüge von Kali und Salz in Hessen, in Philippsthal und Heringen abzutransportieren, wurden nach einem Abkommen der beiden deutschen Staaten ab dem Jahr 1969 die bundesdeutschen Züge über die innerdeutsche Grenze in den Grenzbahnhof Gerstungen in der DDR gefahren, um sie dann über die Hauptstrecke wieder in die Bundesrepublik Deutschland zu fahren. Heute wird dieser Streckenteil zwischen Gerstungen und Unterbreizbach intensiv mit Güterverkehr befahren. Wegen der starken Auslastung und der Umstellung der Antriebsform von Güterzugloks ist eine Elektrifizierung des Streckenabschnitts ins Auge gefasst.

Zwischen 2003 und 2011 bzw. 2015 war der Streckenabschnitt zwischen Bad Salzungen und Vacha für den Gesamtverkehr eingestellt. Inzwischen findet auf diesem wieder Güterverkehr statt.

Streckenverlauf

Die Werratalbahn beginnt am Bahnhof Gerstungen der Hauptstrecke „Thüringer Stammbahn“ Bebra-Eisenbach-Erfurt-Weimar-Halle (Saale). Gerstungen war während der deutschen Teilung Grenzbahnhof der DDR.

Die Werratalbahn zweigt westlich des Bahnhofs ab, zunächst auf der Nordseite und unterfährt die Hauptstrecke und führt dann in Richtung Südwesten und folgt dem Flusslauf der Werra. Sie folgt dann der Stadt Werra-Suhl-Tal (Kernort Berka (Werra)) und führt dann über die Landesgrenze Thüringen/Hessen in die Kommunen Heringen (Werra) und Philippsthal (Werra) mit ihren Ortsteilen. Anschließend führt die Trasse erneut über die Landesgrenze Hessen/Thüringen nach Vacha mit dem größeren Bahnhofsareal. Der weitere Verlauf geht durch die Ortsteile der Krayenberggemeinde (Dorndorf, Merkers) und führt anschließend ins Stadtgebiet Bad Salzungen (Tiefenort, Leimbach, Bad Salzungen).

Im Jahr 1952 baute die DDR auf ihrem Staatsgebiet eine neue Teilstrecke zwischen Vacha und Unterbreizbach, welches bis Kriegsende an der Ulstertalbahn [Vacha-Philippsthal Süd-Unterbreizbach-Wenigentaft/Mansbach-Tann (Rhön/Hessen)-Hilders (Hessen)] mit einem Bahnhof gelegen hatte. Man baute die steilere Strecke, um das dortige Kali-Werk an das Netz der Deutschen Reichsbahn anzubinden. Unterbreizbach war ab dann ein Kopfbahnhof.

Nach der Wiedervereinigung strebte der dann gesamtdeutsch tätige Konzern K+S (Kali und Salz), den Bahnhof Unterbreizbach über das flachere Gelände im direkten Weg zum Werk Hattorf mit einem neuen Gütergleisanschluss an die Werratalbahn anzubinden. Hierzu wurde eine neue Schleife gebaut, um im Bahnhof Werk Hattorf keinen Fahrtrichtungswechsel erforderlich zu machen. Der neue Streckenabschnitt, in Teilen auf dem Damm der alten Ulstertalbahn, ging am 31.01.2000 in Betrieb.

Seither ist von Unterbreizbach über Werk Hattorf, Heimboldshausen, Heringen (Werra) bis nach Gerstungen unter mehrmaligem Überfahren der Landesgrenze Thüringen/Hessen reger Güterverkehr, vorrangig im Auftrag mit dem Konzern K+S (Kali und Salz)

Mit dem Tag ging der aus DDR-Zeiten (1952) entstandene kurze Streckenabschnitt am 31.01.2000 zwischen Vacha und Unterbreizbach außer Betrieb. Die Schienen sind zwischen Vacha und Unterbreizbach jedoch bis heute vorhanden.

Länge

24,2 km Strecke Gerstungen-Vacha

16,3 km Strecke Bad Salzungen-Vacha

Teilabschnitte:

9,3 km Abschnitt Philippsthal-Unterbreizbach-Vacha – Reaktivierung/Aufbau im Jahr 2000
(darunter Grenzumgehungsstrecke der DDR Unterbreizbach-Vacha ab 1952)

3,8 km Abschnitt Philippsthal-Vacha – direkte und abgebaute Strecke

Bevölkerung

Gerstungen – 8.915 (Stand 31.12.2023) (Thüringen)

Werra-Suhl-Tal – 6.255 (Stand 31.12.2023) (Thüringen)

Wildeck – 4.978 (Stand 31.12.2023) (Hessen)

Heringen (Werra) – 6.996 (Stand 31.12.2023) (Hessen)

Philippsthal (Werra) – 4.117 (Stand 31.12.2023) (Hessen)

Bevölkerung (Fortsetzung)

Unterbreizbach – 3.306 (Stand 31.12.2023) (Thüringen)

Vacha – 4.903 (Stand 31.12.2023) (Thüringen)

Krayenberggemeinde – 4.938 (Stand 31.12.2023) (Thüringen)

Bad Salzungen – 23.133 (Stand 31.12.2023) (Thüringen)

Haltestellen

Gerstungen, Berka (Werra), Dankmarshausen, Widdershausen, Heringen (Werra), Lengers, Heimboldshausen, Werk Hattorf, Philippsthal, Vacha, Dorndorf (Rhön), Merkers, Tiefenort, Leimbach-Katerorda, Bad Salzungen

Teilabschnitt: Philippsthal Süd, Unterbreizbach, Sünna

Initiativen

Interessenvereinigung Verkehrsgeschichte mittleres Werratal e. V.

Stilllegung

Personenverkehr

1945 – Abschnitt über innerdeutsche Grenze zwischen Dankmarshausen (DDR) und Widdershausen (BRD)

1945 – Abschnitt über innerdeutsche Grenze zwischen Philippsthal (BRD) und Vacha (DDR)

05.10.1952 – Abschnitt Gerstungen-Dankmarshausen (Deutsche Reichsbahn)

03.10.1953 – Abschnitt Widdershausen-Heringen (Deutsche Bundesbahn)

29.05.1960 – Abschnitt Heringen (Werra)-Heimboldshausen (Deutsche Bundesbahn)

31.12.1993 – Abschnitt Philippsthal (Werra)-Heimboldshausen

Anmerkung: Bis dato seit der deutschen Teilung Bedienung von Personenverkehr über die Hersfelder Kreisbahn Heimboldshausen-Bad Hersfeld.

31.01.2000 – Abschnitt Vacha-Unterbreizbach (nach Eröffnung Werk Hattorf-Unterbreizbach)

10.06.2001 – Abschnitt Bad Salzungen-Vacha (Land Thüringen / Deutsche Bahn)

Güterverkehr

05.10.1952 – grenzübergreifender Abschnitt Gerstungen (DDR) - Heringen (Werra) (BRD)

05.10.1952 – grenzübergreifender Abschnitt Vacha (DDR) - Philippsthal (BRD)

03.10.1953 – Abschnitt Widdershausen-Heringen (Deutsche Bundesbahn)

29.10.1981 – Abschnitt Werk Hattorf – Philippsthal (Kernort)

31.12.2003 – Abschnitt Bad Salzungen-Vacha (Land Thüringen / Süd-Thüringen-Bahn)

Abbau

02.01.1975 – Innerdeutsche Grenze (Grenzzaun) bei Vacha/Philippsthal bis zum Bahnhof Philippsthal (Deutsche Bundesbahn)

30.06.2007 – Abschnitt Werk Hattorf – Philippsthal (Kernort)

Regionalplan

bislang eine Aussage

Nahverkehrspläne

bislang keine Aussage

Reaktivierung

Güterverkehr

- 27.09.1969 – Abschnitt grenzüberschreitender Güterverkehr zwischen Gerstungen (DDR) und Heringen (Werra) (BRD)
- 31.01.2000 – Abschnitt Werk Hattorf (Hessen) – Unterbreizbach (Thüringen)
- 16.04.2011 – Abschnitt Bad Salzungen-Merkers
- 14.10.2015 – Abschnitt Merkers-Vacha

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Teil 1:

gemeinsames Standpunktepapier des PRO BAHN Landesverbandes Thüringen und des PRO BAHN Landesverbandes Hessen vom 06.06.2023

In dem gemeinsamen Standpunktepapier mit dem Titel „Offene Punkte und Schwachstellen am bisher bekannten Arbeitsstand des Projekts Schnellfahrstrecke Fulda-Bad Hersfeld-Gerstungen“ wird auch in wesentlichen Teilen auf die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Werratalbahn ein. Auch die in Teil 2 genannte neue Verbindungskurve ist darin genannt.

Teil 2:

Forderung zum Neubau einer Verbindungskurve von Heringen nach Wildeck

Der PRO BAHN Landesverband Hessen fordert eine neue eingleisige Verbindungskurve zwischen der Werratalbahn im Bereich Heringen bis zur Hauptstrecke Bebra-Eisenach-Erfurt-Weimar-Halle (Saale) im Bereich Wildeck. Ein möglicher Trassenverlauf wird dergestalt vorgeschlagen, an der Werratalbahn auf freier Strecke zwischen den Ortslagen von Widdershausen (Stadtteil von Heringen) und Dankmarshausen (Stadtteil von Werra-Suhl-Tal) nach Norden in einer Kurve abzuzweigen, das Landschafts- und Naturschutzgebiet Rhäden im Werratal bewusst auf östlicher Seite liegen lassen und südlich von Raßdorf (Ortsteil von Wildeck) in die Hauptstrecke von/in Richtung Bebra einzufädeln.

Dadurch ist es möglich, Nahverkehrszüge ohne Fahrtrichtungswechsel von Bad Salzungen nach Bebra und umgekehrt fahren zu lassen. Ohne Fahrtrichtungswechsel sind dann auch Kassel einerseits sowie Bad Hersfeld und Fulda andererseits, ansteuerbar. Gleiches gilt natürlich für die umgekehrte Fahrtrichtung.

Die geforderte Neubautangente hätte eine Länge von ca. 5 km. Auf der Werrabahn würde der Haltepunkt Heringen-Widdershausen bedient, auf der Hauptbahn Bebra-Erfurt der Haltepunkt Wildeck-Hönebach. Im Trassenverlauf könnte für die Orte Kleinensee (Stadt Heringen) und Großensee (Stadt Werra-Suhl-Tal), wo früher direkt entlang der Häuser der Stacheldraht des Eisernen Vorhangs verlief, eine eigene Bahnhaltestelle entstehen, wodurch die beiden Orte eine enorme Aufwertung erfahren würden.

Es besteht zwischen Bad Salzungen und Eisenach über Förtha (Strecke 6311) eine direkte Bahnverbindung mit Personenverkehr. Bei einem intelligenten Verkehrskonzept macht es für weite Teile der Werratalbahn mehr Sinn, mit Umstieg in Bad Salzungen die Wartburgstadt Eisenach zu erreichen. Daher braucht es nicht vorrangig den historischen Verlauf der Werratalbahn im Personenverkehr mit dem End- und Umsteigebahnhof Gerstungen. Eine Verlängerung über die Hauptstrecke der Thüringer Stammbahn wäre in Richtung Hessen nur mit einem aufwendigen Fahrtrichtungswechsel möglich. Die Fahrtrichtung der Gleise wäre dann in Gerstungen dann ebenfalls in Richtung Eisenach.

Die Pendlerinnen-/Pendler-Bewegungen, in den im Kapiteln benannten Kommunen bestehen, sind in westlicher Richtung vorrangig in die Gewerbestandorte Osthessens in Bebra, Bad Hersfeld und Fulda.

Daher muss es von der Werratalbahn eine Nahverkehrsverbindung ohne Fahrtrichtungswechsel in die größeren hessischen Städte der Region geben.

Der Abschnitt Widdershausen-Gerstungen der Werratalbahn könnte dann vorrangig für den Güterverkehr genutzt werden. Im Bahnhof Gerstungen, welcher durch die Güterzüge von Kali und Salz eine sehr große Auslastung hat, muss nicht für den Personenverkehr aufwendig erweitert werden.

Teil 3:

Vorrang der Streckenführung über vorhandene längere Trasse zwischen Philippsthal (Werk Hattorf), Unterbreizbach und Vacha

Die Trasse ist zwar rund 5,5 km länger, jedoch ist sie vorhanden. Der PRO BAHN Landesverband Hessen spricht sich vorrangig für die Nutzung der mit Gleisen ausgestatteten Bahntrasse aus. Dazu ist der kurze, seit Februar 2000 stillgelegte Abschnitt zwischen Vacha und Unterbreizbach zu reaktivieren.

Mit dieser Linienführung würde auch die Gemeinde Unterbreizbach, mit dem Bahnhof Kernort und dem reaktivierten Haltepunkt im Ortsteil Sünna, an die Werratalbahn angeschlossen. Für den Kernort Philippsthal könnte im Bereich Ulsterstraße/Wiesenstraße ein neuer zentraler Haltepunkt entstehen.

Somit ergeben sich folgende Bahnstationen der Werratalbahn:

(Bebra, Ronhausen), Wildeck-Hönebach, Heringen-Kleinensee/Großensee, Heringen-Widdershausen, Heringen (Werra), Heringen-Lengers, Philippsthal-Heimboldshausen, Philippsthal-Werk Hattorf, Philippsthal (Werra) [neu], Unterbreizbach, Unterbreizbach-Sünna, Vacha, Krayenberggemeinde-Dorndorf, Krayenberggemeinde-Merkers, Bad Salzungen-Tiefenort, Bad Salzungen-Leimbach, Bad Salzungen

Abschnitt Gerstungen-Heringen

Gerstungen, Berka (Werra), Dankmarshausen

Sollte sich wegen der starken Belastung des Bahnhofs Unterbreizbach und des Streckenasts Unterbreizbach-Werk Hattorf nicht möglich sein, hierüber auch Personenzüge zu leiten, dann bedarf es des Wiederaufbaus der 3,8 km langen direkten historischen Trasse der Werratalbahn über den Bahnhof Philippsthal (Kernort) nach Vacha.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) weist die Strecke bislang nicht als Reaktivierung aus, während in der „Bestandsaufnahme“ von Hessen Mobil in der jüngsten Fassung der Werratalbahn ein weitreichendes Potential. Daher muss die Reaktivierung der Werratalbahn mit Vorrang auch seitens des NVV planerisch vorangetrieben werden.

Es bedarf dringend der weiteren planerischen Schritte. Zudem bedarf es einer umfassenden Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteure sowie der Mitwirkung der Wirtschaft. Die Initiative Interessenvereinigung Verkehrsgeschichte mittleres Werratal e. V. ist hierzu ein starker Partner.

Damit wäre erstmals seit rund 70 Jahren der Raum Südthüringen wieder über eine Bahnstrecke mit Osthessen verbunden. Der PRO BAHN Landesverband Hessen steht voll umfänglich hinter dem Reaktivierungsprojekt.

Gründchenbahn – mit Teilstrecke der ehemaligen Knüllwaldbahn



Bad Hersfeld-Niederaula-Breitenbach (Herzberg) (-Alsfeld)

Streckennummer: 3811

Situationsbeschreibung

Die Strecke ist bis Breitenbach am Herzberg noch in Betrieb und kann dadurch sofort von Zügen befahren werden. Hinter Grebenau ist die Strecke abgebaut, es wurden Brücken demontiert, kleinere Flächenanpassungen von Grundstücken vorgenommen.

Das Reststück der Strecke von Niederaula nach Breitenbach wird weiterhin von Güterzügen zur Holzverladung bedient. Zwischen Alsfeld und Eifa ist die Strecke zum Teil noch erhalten. Ab Eifa, gut 100 Meter nördlich der Flur „Im Grund“ und knapp 200 Meter westlich der „Bürgermeister-Wagner-Straße“, bis Breitenbach am Herzberg ist die Strecke abgebaut. Dort endet die Bahntrasse knapp 100 Meter südsüdwestlich des Grundstücks „Steinmühle“. An der Holzverladestelle befindet sich der Prellbock aus Richtung Niederaula.

Sollte an eine Reaktivierung bzw. einen Wiederaufbau des westlichen Teils gedacht werden, dann sollten jedoch auf jeden Fall Netzfunktionen geprüft werden, so z.B. Nahverkehrstriebwagen von Gießen nach Bad Hersfeld durchzubinden.

Streckenverlauf

Länge

45,8 km
(in Betrieb 19,4 km)

Bevölkerung

Bad Hersfeld – 30.770 (Stand 31.12.2023)
Niederaula – 5.306 (Stand 31.12.2023)
Breitenbach am Herzberg – 1.667 (Stand 31.12.2023)
Grebenau – 2.382 (Stand 31.12.2023)
Alsfeld – 16.205 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Bad Hersfeld, Bad Hersfeld-Kurpark, Eichhof, Asbach, Beiershausen, Niederaula, Niederjossa, Niederjossa-West, Oberjossa, Breitenbach (Herzberg), Hatterode, Grebenau, Eulersdorf, Schwarz, Auerberg, Eifa, Alsfeld

Initiativen

bislang keine

Gründchenbahn – mit Teilstrecke der ehemaligen Knüllwaldbahn – Fortsetzung

Stilllegung

Personenverkehr

25.05.1974 – Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke

Güterverkehr

25.05.1974 – Abschnitt zwischen Eifa und Schwarz

1979 – Abschnitt zwischen Schwarz und Grebenau

28.09.1984 – Abschnitt zwischen Alsfeld und Eifa

01.10.1994 – Abschnitt zwischen Grebenau und Breitenbach am Herzberg

Regionalplan

Bislang keine Aussage, im neuen Entwurf des Regionalplans Mittelhessen des RP Gießen ist eine Aussage zur Trassensicherung getroffen.

Nahverkehrspläne

Die Regionalen Nahverkehrspläne des RMV und des NVV enthalten bislang keinerlei Aussagen dazu, die Strecke für den Personenverkehr zu reaktivieren.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Sollte es zu einer Reaktivierung bzw. einen Wiederaufbau des westlichen Teils kommen, dann sollten jedoch auf jeden Fall Netzfunktionen geprüft werden, so z.B. Nahverkehrstriebwagen von Gießen nach Bad Hersfeld durchzubinden. Die Strecke hatte früher gerade deshalb Potential, weil es mit sog. „Hecken-Eilzügen gelang, abkürzende Verbindungen jenseits der Hauptstrecken zu schaffen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die Gründchenbahn muss in jedem Fall technisch in einen zeitgemäßen Standard gebracht und in der Entwurfsgeschwindigkeit hochgesetzt werden. So könnte es durchaus gelingen, dass die Strecke, welche nur wenige Kilometer parallel zur A 5 verläuft, eine Alternative zum PKW darstellt.

Bad Orber Kleinbahn

Wächtersbach-Bad Orb (Truppenübungsplatz Wegscheide)

Streckennummer:

Situationsbeschreibung

Die Strecke ist im Bereich bis zum Bad Orber Bahnhof, der beim heutigen Busbahnhof liegt, weiterhin vollständig vorhanden. Nach der Einstellung des regulären Personenverkehrs wurden die Gleise aber zusammengeschoben, damit die Strecke nun von April bis Oktober an Sonn- und Feiertagen mit einer Dampflokomotive in Schmalspurausführung befahren werden kann. Eine Wiederherstellung in Normalspur ist aber ohne Probleme möglich. Im Bereich zwischen dem Bad Orber Bahnhof und dem Truppenübungsplatz Wegscheide, heute Schullandheim Wegscheide, sind die Gleise vollständig abgebaut worden.

Streckenverlauf

Die Strecke verläuft hinter dem Bahnhof Wächterbach kurz parallel zu Kinzigtalbahn in Richtung Frankfurt. Dann zweigt sie von der Strecke ab und unterquert die A66. Danach führt die Strecke bis nach Bad Orb durch Felder ohne weitere Orte zu kreuzen.

Länge

Wächtersbach – Bad Orb: 6,5 km

Wächtersbach – Truppenübungsplatz Wegscheide: 8,2 km

Bevölkerung

Bad Orb - 10.759 (Stand: 31.12.2023)

Wächtersbach - 13.061 (Stand: 31.12.2023)

Haltestellen

Wächterbach (am heutigen Bahnhof)

Bad Orb Aumühle (am Ortsrand von Bad Orb)

Bad Orb (am heutigen Busbahnhof)

Regionalplan

Trassensicherung

Nahverkehrspläne

Bislang keine Aussage, soll aber in den neuen lokalen Nahverkehrsplan des Main-Kinziig-Kreises

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Reaktivierung der Strecke ist ohne Hindernisse gut möglich. Der Bad Orber Bahnhof bietet mit dem Busbahnhof auch einen idealen Umsteigepunkt für alle Fahrgäste, die weiter in die umliegenden Kommunen reisen wollen. Zwischen Wächtersbach und Bad Orb gibt es schon jetzt eine hohe Fahrgastnachfrage in teils halbstündlich verkehrenden Bussen. Die Bahn bietet ein Potential für weitere Fahrgastzuwächse. Es sollte untersucht werden, ob der Haltepunkt Aumühle, der 1,4 km vom Zielbahnhof entfernt ist auch reaktiviert werden sollte oder nicht

Es kann überlegt werden ob die Gleise um auch an den Wochen den eine parallele Nutzung durch die Dampfbahn zu ermöglichen als Dreischienengleis ausgeführt werden sollten. Für die Nutzung der Strecke im regulären Personennahverkehr kann überlegt werden die Strecke als Stichstrecke zu betreiben. Dann würden die Züge vermutlich mit alternativen Antrieben (z. B. Akku) auf der Strecke zwischen Wächterbach und Bad Orb pendeln. Eine andere Möglichkeit, die zu prüfen ist, wäre eine Elektrifizierung der Strecke im Rahmen einer zukünftigen Durchbindung der Züge der heutigen RB 51 nach Bad Orb. Dafür müssten die Züge in Wächtersbach die Fahrtrichtung wechseln.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die Strecke muss in Normalspur wiederhergestellt werden. Im Falle einer Durchbindung der heutigen RB 51 muss die Strecke auch elektrifiziert werden. Insbesondere in diesem Fall müsste auch eine Verlängerung von Bahnsteigen geprüft werden. Im Bahnhof Wächterbach sollte die Strecke aus Bad Orb auch mittels Weichen mit der Kinzigtalbahn verknüpft werden.

**Kirchhain – Homberg (Ohm) – Burg- und Nieder-Gemünden****Streckennummer: 3950****Situationsbeschreibung**

Der meist nur mäßige Personenverkehr wurde ab den 1970er Jahren mit Schienenbussen durchgeführt. Viel mehr Bedeutung hatte der Güterverkehr, es gab zahlreiche Gewerbeanschlüsse an der Strecke, welche bis weit in die 1980er Jahre bedient wurden. Der Personenverkehr wurde auf der Gesamtstrecke am 31. Mai 1980 eingestellt. Nachdem auf dem acht Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen dem Güterbahnhof Mitteldeutsche Hartstein-Industrie und Burg- und Nieder-Gemünden auch der Güterverkehr eingestellt worden war, wurde dieser Streckenabschnitt zum 28. September 1991 stillgelegt. Die Gleisanlagen wurden im Jahr 1999 abgebaut, jedoch sind alle Brücken erhalten geblieben.

Die verbliebene Strecke ist im Güterverkehr weiterhin in Betrieb und wurde 2009 umfassend saniert: zwei Brücken wurden neu gebaut und in den Güterbahnhöfen Mitteldeutsche Hartstein-Industrie und Nieder-Ofleiden wurden die Weichen und Gleise ausgetauscht. Es fanden unregelmäßig Sonderfahrten statt

Ein Streckenabschnitt zwischen Neuhaus und Wäldershausen ist auf der Distanz von 1,5 km entwidmet.

Streckenverlauf

Die Ohmtalbahn verbindet die Main-Weser-Bahn in Kirchhain mit der Vogelsbergbahn bei Burg- und Nieder-Gemünden, erschließt im Streckenverlauf insbesondere die größeren Orte Amöneburg, Stadtallendorf-Schweinsberg und Homberg (Ohm, verläuft bis dorthin im sog. „Amöneburger Becken“ und anschließend durch ein walddreiches Gebiet bis Gemünden (Felda). Sie verläuft entlang der beiden kleineren Flüsse „Ohm“ (linker Nebenfluss der Lahn) und „Felda“

Bedeutend, auch für den Erhalt als Güterverkehrsstrecke bis heute ist der große Steinbruch mit den Industrieanlagen bei Nieder-Ofleiden (Stadtteil von Homberg/Ohm).

Eine Besonderheit ist, dass mit dem Bau der Umgehungsstraße Kirchhain (B 62 und B 454) die neue Querung nicht, wie sonst üblich, mit einer Brücke ausgeführt wurde, sondern mit einem schienengleichen Bahnübergang mit Vollschränken. Dies dürfte der einzige schienen-gleiche Bahnübergang im Zuge einer Kraftfahrstraße in Hessen sein.

Der Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden, in welchem die Ohmtalbahn in die Vogelsbergbahn mündet, liegen noch alle Gleisanlagen. Es ist jedoch nur noch das Durchgangsgleis mit dem Hausbahnsteig in Betrieb. Das Umfeld ist total verwittert und zugewachsen.

Länge

20,1 km – Gesamtstrecke

12,0 km – davon noch im Güterverkehr in Betrieb

Bevölkerung

Kirchhain – 16.578 (Stand 31.12.2023)
Amöneburg – 5.000 (Stand 31.12.2023)
Stadtallendorf – 21.733 (Stand 31.12.2023)
Homberg (Ohm) – 7.485 (Stand 31.12.2023)
Gemünden (Felda) – 2.783 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Kirchhain, Amöneburg, Rüdigheim, Schweinsberg, Nieder-Ofleiden, Ober-Ofleiden, Homberg (Ohm), Neuhaus, Wäldershausen, Burg- und Nieder-Gemünden

Initiativen

Stilllegung

30.05.1980 – Personenverkehr
28.09.1991 – Einstellung Gesamtverkehr
zwischen Nieder-Ofleiden und Burg- u. Nieder-Gemünden

Regionalplan

In dem alten Regionalplan und in dem Entwurfsstand des neuen Regionalplans für den Regierungsbezirk Gießen ist die Trassensicherung für die Ohmtalbahn eingetragen.

Nahverkehrspläne

Im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV ist die Reaktivierung nicht erwähnt, jedoch im Lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Begutachtung

Im Jahr 2020/2021 haben der Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Vogelsbergkreis vertraglich vereinbart, eine Voruntersuchung in Auftrag zu geben, Diese kam zu dem Ergebnis, dass bei einer intelligenten Verknüpfung mit der Vogelsbergbahn eine Reaktivierung einen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen würde.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Der PRO BAHN Landesverband Hessen begrüßt sehr, dass die Ohmtalbahn reaktiviert werden soll und dies in einem vernetzten Gesamtkonzept geschehen soll. Man sieht den Bedarf, die Ohmtalbahn nicht nur im Personenverkehr mit Regionalbahnen zu reaktivieren. Regional-Express-Züge von Marburg über Kirchhain, Homberg (Ohm), Gemünden (Felda), Alsfeld und Lauterbach (Hess.) nach Fulda und umgekehrt zu fahren, ist durchaus gegeben.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Der Einmündungsbereich der Ohmtalbahn in die Vogelsbergbahn muss neu betrachtet werden. Die alte Trasse führt im Bogen, genau über dem Zusammenfluss von Ohm und Felda, über eine lang gezogene Brücke „in Fahrtrichtung Gießen“ in die Vogelsbergbahn. Dort befindet sich der Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden.

Um eine attraktive Verbindung Marburg-Fulda zu schaffen, müsste eine ganz neue Einfädelung gebaut werden, so dass die Ohmtalbahn in die Vogelsbergbahn in Richtung Fulda einfädelt. Dazu wird vorgeschlagen, in Höhe der Straßen „Brühlweg/Homberger Straße“ einen neuen Bahnhof „Nieder-Gemünden“ mit 3 Gleisen und Bahnsteigkanten zu schaffen. Zwei Gleise könnten als zusätzliches Kreuzungsbauwerk zur Optimierung der Vogelsbergbahn dienen, ein Gleis im Regelfall für den Abzweig der Ohmtalbahn, wobei für das mittlere Gleis auch ein Ausweichen für die Ohmtalbahn möglich sein sollte.

Der Ortsteil „Burg-Gemünden“, welcher etwa 2 km in Verlauf der Vogelsbergbahn in Richtung Gießen liegt, könnte in Höhe des schienengleichen Bahnübergangs Ohmstraße eine einfache Bahnhaltestelle erhalten. Der alte Bahnhof „Burg- und Nieder-Gemünden“ kann dann aufgegeben werden.

Im Bahnhof Kirchhain sind die Kapazitäten aufgrund der Erweiterung des Bahnhofsumfeldes in den 2010er Jahren, auf der Südseite mit Rückbau von Gleisanlagen einiges an Kapazität reduziert worden. Früher gab es in Kirchhain die Personenbahnhofgleise 5 und 7, welche für die beiden im Personenverkehr stillgelegten Bahnstrecken „Ohmtalbahn“ und „Wohratalbahn“ [Kirchhain-Gemünden(Wohra)] dienten. Mittlerweile ist nur noch das Gleis 5 vorhanden und erfüllt mittlerweile die Funktion eines Hausbahnsteig-Gleises. Da jedoch die Kapazitäten auf der Main-Weser-Bahn im Regionalzugverkehr in den letzten Jahrzehnten ausgedehnt wurden, wird das Gleis 5 auch dafür benötigt. Im Bahnhof Kirchhain bestehen ansonsten nur noch die Gleise 1 und 2 für den Personenverkehr und die Gleise 3 und 4 für den Güterverkehr, wobei diese insbesondere auch als Abstellung für den Güterverkehr zum Steinbruch in Nieder-Offleiden dienen. Letztlich wird sich herausstellen, dass die erweiterten Flächen des Bahnhofsumfeldes mit Busbahnhof, P&R-Parkplatz an aktueller Stelle wieder reduziert werden müssen, um wieder ein zusätzliches Gleis für die Ohmtalbahn zu schaffen.

MITTELHESSEN

Lumdatalbahn

	Teilstrecke Lollar – Rabenau-Londorf
	Teilstrecke Rabenau-Londorf – Grünberg (Hess.)

(Gießen–) Lollar – Rabenau-Londorf [– Grünberg (Hessen)]

Streckennummer: 3705

Situationsbeschreibung

Die Lumdatalbahn hat von seinen ursprünglich etwas über 26 km noch 4 km seit Ende 2023 wieder in Betrieb. Das bietet erhebliche Vorteile im Sinne der anstehenden Reaktivierung. Nachdem nun ein Jahrzehnt in Hessen überhaupt nichts in Sachen Netzausbau im Schienennahverkehr außerhalb des S-Bahn-Netzes Rhein/Main passiert ist, hat die Lumdatalbahn den weitesten Fortschritt unter den Reaktivierungskandidaten genommen. Mit der Wiederinbetriebnahme des Abschnitts bis zu dem Schamott-Werk in Staufenberg-Mainzlar hat die Infrastruktur-Tochter der Hessischen Landesbahn die Strecke im Eigentum übernommen. Seither tut sich doch eine ganze Menge, so dass vielleicht doch dem Reaktivierungsprojekt in der zeitlichen Umsetzung nutzen könnte.

Die Schienen liegen noch zwischen Lollar und Rabenau-Londorf. Die Bahnübergänge bis Staufenberg-Mainzlar sind seit Mitte 2023 erneuert worden

Streckenverlauf

Die Strecke beginnt in ihrer Kubatur in Lollar, die Personennahverkehrsleistungen begannen jedoch bis zum Ende im Mai 1981 größtenteils im 7 km entfernten Gießen. In der Kreisstadt setzten die Züge ein, fuhren die Distanz bis Lollar, um dann die Lumdatalbahn zu befahren. Dies soll auch in dem Realisierungskonzept wieder umgesetzt werden, weil der Fahrgastwechsel in Lollar für die zwei Stationen bis Gießen unnötig wäre und in Lollar die vorhandenen Bahnsteigkanten mittlerweile sehr eingeschränkt sind.

Im Mündungsort der Lumda in die Lahn zweigt die Bahnstrecke von der Main-Weser-Bahn ins Lumdatal ab und durchläuft die Kommunen Staufenberg (Hessen), Allendorf (Lumda) und Rabenau (Hessen). Dort, im Ortsteil und Kernort Londorf ist seit 1963 das Ende der Schienen der Lumdatalbahn.

Die Strecke führte bis 1963 noch durch drei weitere Ortsteile der Gemeinde Rabenau. Anschließend kamen noch zwei weitere Bahnstationen in heutigem Grünberger Stadtteilen, bevor die Strecke in die Vogelsbergbahn mündete. Die Bahnhofsgebäude und diverse Straßennamen und andere Merkmale weisen bis heute in diesen Orten auf das frühere Bahnzeitalter hin. Der Bahndamm ist insbesondere außerhalb der Ortslagen noch im Landschaftsbild vorhanden, in den Orten leider teilweise überbaut.

Länge

14,05 km – Streckenabschnitt – Lollar – Rabenau-Londorf

12,69 km – Streckenabschnitt – Rabenau-Londorf – Grünberg (Hessen)

Bevölkerung

Lollar - 10.509 (Stand 31.12.2023)

Staufenberg (Hessen) – 8.630 (Stand 31.12.2023)

Allendorf (Lumda) – 4.101 (Stand 31.12.2023)

Rabenau (Hessen) – 5.157 (Stand 31.12.2023)

Grünberg (Hessen) – 13.940 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Streckenabschnitt der im Reaktivierungsverfahren vorangeschrittenen Teilstrecke

Lollar, Daubringen, Mainzlar, Treis (Lumda), Allendorf (Lumda), Londorf

Streckenabschnitt der zurückgebauten, teils überbauten Teilstrecke

Kesselbach, Odenhausen (Lumda), Geilshausen, Lumda, Beltershain, Grünberg (Hessen)

Initiativen

Lumdataalbahn e.V.

Stilllegung

Personenverkehr

31.05.1963 – Streckenabschnitt – Rabenau-Londorf – Grünberg (Hessen)

30.05.1981 – Streckenabschnitt – Lollar – Rabenau-Londorf

Güterverkehr

28.02.1964 – Streckenabschnitt – Rabenau-Londorf – Grünberg (Hessen)

01.04.1991 – Streckenabschnitt – Staufenberg-Mainzlar (Didier-Werke) – Rabenau-Londorf

31.12.2016 – Streckenabschnitt – Lollar - Staufenberg-Mainzlar (Didier-Werke)

Rückbau

02.05.1964 – Streckenabschnitt – Rabenau-Londorf – Grünberg (Hessen)

Regionalplan

Die Strecke ist im Regionalplan des Regierungsbezirks Gießen als Trassensicherung zwischen Lollar und Londorf eingetragen. Sie ist zudem weiterhin als Bahnstrecke in dem betreffenden Abschnitt gewidmet.

Nahverkehrspläne

Der Regionale Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) weist die Reaktivierung der Lumdataalbahn mit einem 60-Minuten Regionalzugangebot zwischen Gießen und Rabenau-Londorf über Lollar aus.

Begutachtung

Im Verlauf von 40 Jahren fanden mehrere Untersuchungen und Begutachtungen statt. Den Durchbruch

Reaktivierung

Güterverkehr

01.11.2023 – Streckenabschnitt – Lollar - Staufenberg-Mainzlar (Didier-Werke)

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Lumdatabahn zwischen Lollar und Rabenau-Londorf muss reaktiviert werden. Sie ist im Umsetzungsverfahren am weitesten vorangeschritten. Das Konzept mit dem eingleisigen Betrieb auf dem gesamten Streckenabschnitt ist zunächst ohne Veränderungen umzusetzen. Es ist ein Konzept mit Bahn und parallelem Bus, jeweils im 60 Minuten-Takt. Mit diesem Konzept konnte das erforderliche Kriterium für die Nutzen-Kosten-Untersuchung erzielt werden.

Nach erfolgreichem Start ist der Schritt 2 indiziert, was bedeutet, dass die Leistung auf einen 30 Minuten-Takt bei der Bahn erweitert werden muss. Nur so lassen sich stete Steigerungen der Fahrgastzahlen erzielen.

Die frühere Station „Daubringen“ bleibt an ihrem Ort. Aufgrund der Siedlungsentwicklung mit dem Stadtzentrum der Stadt Staufenberg ganz in der Nähe dieser Bahnstation ist der neue Name „Staufenberg (Hess.)-Mitte“ anzustreben.

Mit der Reaktivierung der noch vorhandenen Bahntrasse zwischen Lollar und Londorf kann dies noch nicht das Ende der politischen Gedanken im Lumdata sein. Sonst bleibt die Verkehrswende auf der Strecke.

Die im Jahr 1963/1964 stillgelegte und zurückgebaute Teilstrecke zwischen Londorf und Grünberg muss in der weiteren Stufe der Verkehrswende ebenso in den Blick genommen werden. Es gibt auf der alten Trasse städtebauliche Konflikte durch Wohnhaus-Neubauten in Rabenau-Odenhausen und Rabenau-Geilshausen. Aufgrund der freien Feldlage ohne Waldflächen, welche an die Wohnbebauung angrenzt, kann die Trasse parallel um ca. 200 m parallel versetzt in Rabenau-Odenhausen auf einer Länge von ca. 1.000 Meter direkt neben der Umgehungsstraße am westlichen Ortsrand neu gebaut werden. In Rabenau-Geilshausen besteht die Möglichkeit, parallel zur Straße „Am Brückenberg“ ein ca. 1.500 Meter langen neuen Abschnitt der Bahntrasse zu bauen. In Grünberg-Lumda bestehen in Höhe des alten Bahnhofs Überbauungen. Da nach Westen hin keine Bebauung vorhanden ist. Kann auch hier ausgewichen werden. So wäre wieder eine Direktverbindung zwischen Lollar/Staufenberg und dem Lumdata geschaffen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Das Konzept mit dem eingleisigen Betrieb auf dem gesamten Streckenabschnitt, muss in den ersten Jahren erstmal Bestand haben.

Wie es dann weitergeht, um die reaktivierte Bahn noch attraktiver zu machen, das soll hier artikuliert werden.

Eine mehrgleisige Anlage im Bahnhof Londorf ist auf Dauer im zweiten Investitionsschritt erforderlich, um z.B. eine überschlagende Wende fahren zu können. Mindestens ein Kreuzungsbauwerk muss in einer Unterwegsstation errichtet werden, entweder in Allendorf (Lumda) oder Staufenberg-Treis.

Ebenso ist die Kapazitätserweiterung der Bahnanlagen in Lollar und auch in Gießen anzustreben, um fortwährende Konflikte zwischen Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr im Bereich der Main-Weser-Bahn zu vermeiden. Dazu gehören insbesondere weitere Bahnsteige, so der Wiederaufbau für Gleis 3 auf der Ostseite des Bahnhofs Lollar. Bis zum Abzweig der Lumdataalbahn, welcher rund 500 m nördlich des Personenbahnhofs liegt, sollte die Main-Weser-Bahn dreigleisig ausgebaut werden. Flächen dazu sind grundsätzlich vorhanden. Im Bahnhof Gießen fordert der PRO BAHN Landesverband Hessen seit Jahren einen zusätzlichen Mittelbahnsteig an den Gleisen 7 und 8.

Die Trasse ist über den Bahnhof Londorf hinaus noch ohne Gleisanlage vorhanden. Eine Verlängerung in der Gemeinde Rabenau über Londorf weiter bis nach Kesselbach würde die Errichtung eines P&R-Parkplatzes und eines Umsteigepunkts in den Bus direkt an der Landesstraße L 3146 (Londorfer Straße) ermöglichen. Da ist noch nicht der Wiederaufbau bis nach Grünberg im Blick. Dadurch würden Zufahrtstraßen an den Bahnhof Londorf entlastet.

Kanonenbahn Mittelhessen



Anstelle des Namens „Kanonenbahn“ wird der Name „Gleiberger-Land-Bahn“ vorgeschlagen!

Wetzlar-Lollar(-Gießen)

Streckennummer: 3706

Situationsbeschreibung

Mit Ausnahme eines Abschnitts im Gemeindebereich Heuchelheim und am Streckenende im Stadtgebiet Wetzlar ist die Bahnstrecke inzwischen in der Hand der Anliegerkommunen Lahnau, Heuchelheim a.d. Lahn, Wettenberg und Lollar. Die Strecke ist in fast allen Teilen von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt, rechtlich im aktuellen Status also keine Eisenbahnanlage. Nach neuesten Erkenntnissen (Nachfrage der Gemeinde Lahnau zum Eigentum der „Eisernen Brücke“ über die Lahn bei Dorlar 2019/2020) ist die Brücke selbst nicht im Eigentum der Gemeinde Lahnau, sondern immer noch Bahneigentum und als Bahnstrecke gewidmet.

Es wird versucht, die Bauwerke der stillgelegten Kanonenbahn-Abschnitte zu erhalten. Einige sind Kulturdenkmäler nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz. Das Empfangsgebäude in Kinzenbach dient als Heimatmuseum. Vor dem Gebäude sind Beiwagen zum Uerdinger Schienenbus (998 850 und 998 170) im Gleis abgestellt, die ebenso museal betreut werden. Das Empfangsgebäude in Dorlar dient als kommunales Jugendzentrum „JUZ Alter Bahnhof“. Ansonsten ist noch das Empfangsgebäude von Atzbach erhalten geblieben, das nun Vereinszwecken dient, sowie das von „Abendstern“, welches zu einem Wohnhaus umgebaut wurde. In Wißmar steht noch die alte Güterhalle, hier wurde die Außenstelle des kommunalen Betriebshofs errichtet.

Die größte Umwandlung bzw. Umnutzung der ehemaligen Liegenschaften der Kanonenbahn hat es in Wetzlar gegeben. Hier ist mit Umbau des Personenbahnhofs in den Jahren 2012 und 2013 der komplette Bereich der Gleise 1 und 2 verschwunden und das Gleis 3 wurde quasi zum Hausgleis. Das Gleisvorfeld in Richtung Osten wurde für eine Fußgängerrampe zur Unterführung in Anspruch genommen sowie ein Fuß-/Radweg angelegt. Die zweite Brücke über die Lahn, welche zu den Gleisen 1 und 2 führte, wurde bis auf die Pfeiler demontiert. Auf diesen liegen nun die Brückenteile der neuerbauten *Wolfgang-Kühle-Straße*. Diese kommunale Straße erschließt das Areal der Bahnhof-Südseite. Früher waren hier Lokschruppen, Betriebsgebäude, Industriebetriebe und eine Panzerverladerampe. Seit 2004/2005 befinden sich dort die Multifunktionsarena „Buderus Arena Wetzlar“, die Heimspielstätte des Handball-Bundesligisten HSG Wetzlar und das Einkaufszentrum Forum Wetzlar. Von der alten Kanonenbahn und den Betriebsanlagen ist in dem Bereich kaum noch etwas zu sehen. Dies sieht im weiteren Verlauf der Strecke anders aus. Die Struktur der Bahnstrecke ist in den Ortslagen und außerhalb noch komplett erhalten. Außerdem sind auf der gesamten Strecke der Kanonenbahn zwischen Lollar und Wetzlar alle Bahnbrücken erhalten geblieben, die zum Teil als Fußgängerbrücken dienen. Auf der Brücke über die Lahn bei Wißmar verläuft der „Lahntal-Radweg“.

Streckenverlauf

Die Strecke wurde im Rahmen des Gesamtkonzepts „Kanonenbahn Berlin-Metz“, mit welchem Truppen schnell an die Front Richtung Frankreich verlegt werden sollten, noch in Preußischer Zeit gebaut. Der Abschnitt Lollar-Wetzlar diente dazu, die Stadt Gießen zu umfahren, welche zu dieser Zeit zu dem nicht unmittelbar befreundeten „Großherzogtum Hessen-Darmstadt gehörte“. Der preußische Kreis Wetzlar umfasste auch die Ortschaften, welche heute die Gemeinde Wettenberg bilden bzw. zur Stadt Lollar gehören. Die eigene Kanonenbahntrasse in Mittelhessen zweigt südlich des Bahnhofs Lollar von der Main-Weser-Bahn ab, führt durch die heutigen Gemeinden Wettenberg, Heuchelheim und Lahna, bevor sie östlich des Bahnhofs Wetzlar im Bereich des Verschiebebahnhofs Garbenheim einmündet.

Länge

18,1 km

Bevölkerung

Wetzlar – 54.629 (Stand 31.12.2023)

Lahna – 8.312 (Stand 31.12.2023)

Heuchelheim an der Lahn – 8.108 (Stand 31.12.2023)

Wettenberg – 12.841 (Stand 31.12.2023)

Lollar – 10.509 (Stand 31.12.2023)

Gießen – 94.996 (Stand: 31.12.2023)

Haltestellen

Wetzlar, Garbenheim, Dorlar, Atzbach, Kinzenbach, Kinzenbach-Ost, Abendstern, Krofdorf-Gleiberg, Launsbach, Wißmar, Lollar

Initiativen

Bürgerinitiative Kanonenbahn Wetzlar-Lollar
Pro RegioTram Mittelhessen

Stilllegung

30.05.1980 – Einstellung Personenverkehr
28.02.1983 – Einstellung des Gesamtverkehrs im Abschnitt zwischen Lollar und Abendstern
20.02.1988 – Abbau der Gleisanlagen im Abschnitt zwischen Lollar und Abendstern
30.09.1990 – Einstellung des Gesamtverkehrs im Abschnitt zwischen Abendstern und Wetzlar
10.07.1995 – Abbau der Gleisanlagen im Abschnitt zwischen Abendstern und Wetzlar

Regionalplan

Es gibt keine Trassensicherung im Regionalplan des Regierungsbezirks Gießen.

Nahverkehrspläne

In Sachen Reaktivierung sind in der aktuellen Nahverkehrsplanung keine Aussagen getroffen.

Begutachtung

Es liegen bislang keine Begutachtungen für eine mögliche Reaktivierung vor.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Situation gestaltet sich als sehr schwierig, weil einerseits mit dem Erwerb und der Entwidmung, welche von kommunaler Seite und auf betreiben von Naturschutzvereinen massiv vorangetrieben wurden, eine Situation gegen die Schiene herbeigeführt wurde. Andererseits hat die Lage der alten Bahntrasse im Sinne der Verkehrswende wieder durchaus Potential. Entwickelten sich mit der Gebietsreform die Pendlerbewegungen aus den Gemeinden Heuchelheim, Wettenberg und Lollar fast komplett nach Gießen und nicht mehr nach Wetzlar, so haben sich seit Ende der 1990er Jahre in direkter Nachbarschaft zur Kanonenbahntrasse in allen Kommunen größere Gewerbeparks mit vielen Produktions- und Dienstleistungs-arbeitsplätzen entwickelt. Zudem sind die Anliegerkommunen regionalplanerisch allesamt im urbanen Verdichtungsraum, die Wohngebiete haben sich seit 1980 deutlich weiter ausgedehnt. Mit einem gut funktionierenden Schienenweg, auch neuen Bahnstationen an ganz anderen bzw. weiteren Bahnstationen, könnte sicherlich eine attraktive Nahverkehrsverbindung wieder aufgebaut werden.

Die Chance sieht der PRO BAHN Landesverband Hessen jedoch in dem Gedankengang zum Aufbau eines RegioTram-Systems für Gießen. Eine über die städtische Ausfallstraße (Rodheimer Straße) zu trassierende Tramstrecke könnte zunächst im weiteren Verlauf über Bestandsstraßen das im unmittelbaren Siedlungsband liegende Heuchelheim erreichen, wo eine RegioTram auch teilweise auf eigenem Gleiskörper fahren könnte. In einem neuen Trassenbogen am Rande des Industrie- und Gewerbegebiets im Norden Heuchelheims könnte zwischen den früheren Bahnstationen Abendstern und Kinzenbach-Ost die RegioTram auf die Bahntrasse der Kanonenbahn treffen von Heuchelheim a.d. Lahn über Lahnbach bis nach Wetzlar könnte die Kanonenbahntrasse zur RegioTram-Strecke ausgebaut werden, würde mitten durch die Siedlungsbereiche der Kommunen führen.

Aber auch der Abschnitt zwischen Kinzenbach-Ost über Abendstern, Krofdorf-Gleiberg, Launsbach und Wißmar nach Lollar ist nicht weniger Attraktiv für einen neuen ÖPNV und könnte einen eigenen Streckenast einer RegioTram Mittelhessen bilden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Sämtliche Anlagen der Kanonenbahn Wetzlar-Lollar, welche heute noch vorhanden sind, müssen erhalten bleiben. Sie werden bei einer Reaktivierung nicht mehr den neuen Zwecken dienen können, haben jedoch ob denkmalgeschützt oder nicht, einen historischen Stellenwert.

Des Weiteren dürfen keine Liegenschaften für anderweitige Zwecke mehr umgewandelt werden, welche heute baulich/örtlich Teil der Bahntrasse sind.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen sich ändern und es muss der politische Wille herbeigeführt werden, sich solchen Projekten wie einer RegioTram Mittelhessen zu nähern.

Aar-Salzbödebahn oder Salzbödebahn

	Teilstrecke Weimar-Niederwalgern – Bad Endbach-Hartenrod
	Teilstrecke Bad Endbach-Hartenrod – Bischoffen
	Teilstrecke Bischoffen – Herborn (Hessen)

Weimar-Niederwalgern – Gladenbach – Bad Endbach-Hartenrod (–Herborn)

Streckennummer: 3953

Situationsbeschreibung

Da die Strecke ein großes Einzugsgebiet im Lahn-Dill-Bergland hat, hebt diese aus den allgemeinen verkehrspolitischen Erkenntnissen seit den 1980er Jahren ein enormes Potential.

Dennoch hat sich hier eine verkehrspolitische Katastrophe abgespielt, wodurch auf Generationen hinweg die Menschen der Region mit massiven Nachteilen auskommen müssen.

Der Wahn des Erhaschens von Gewerbesteuer und das Ausweisen zu großer Gewerbegebiete, zu welchen Lasten auch immer, führte in den 1990er Jahren und 2000er Jahren zu einer gesellschaftlich durch Nichts zu verantwortenden Konfrontationshaltung gegen diese Bahnstrecke insbesondere seitens hauptamtlicher Kommunalpolitiker. Man nahm sich der Liegenschaften der Aar-Salzböde-Bahn in einem Umfang und in einer Radikalität an, wie man dies nur aus den 1950er bis 1970er Jahren kannte. Raubbau an der Natur, die Umweltverschmutzung und die durch die Umweltbewegung offenbarten Erkenntnisse hatten andernorts schon längst zu einem Umdenken geführt. Dennoch zogen die in überbordender Besessenheit agierenden verantwortlichen Kommunalpolitiker ihr Ding in den 1990er und 2000er Jahren gegen die Aar-Salzböde-Bahn durch.

Wer als erster in dahingehend übelster Politik agierte, war der damalige Landrat des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Robert Fischbach (CDU). Er konnte keinen Tag mehr zuwarten und setzte alle Hebel in Bewegung, dass die Personenbeförderung in dem Abschnitt seines Landkreises zwischen Niederwalgern und Hartenrod am 27.05.1995 eingestellt wurde. Die Tragik dabei, ein Tag später, am 28.05.1995 ging der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) an den Start. Man hätte ja weiter zuwarten können, bis dass die Organisationsstruktur des RMV aufgebaut war und Erkenntnisse für das Gesamtnetz Schiene vorlagen. Zudem wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ja seit der Bahnreform und dem Regionalisierungs-gesetz des Bundes durch die Bundesländer erbracht und in Hessen durch die Verkehrsverbünde finanziell und strukturell abgewickelt. Stattdessen stellte Landrat Fischbach, im Mai 1995 mit Zustimmung der Kreisgremien Marburg-Biedenkopf auf Lokalbusverkehr mit der Linie 383 um, welcher in den Jahren 1995-2008 eine schlechte Verkehrsleistung mit fast dreimal so langer Fahrzeit gegenüber der Bahn darstellte. Fast niemand nutzte mehr den Bus. Nach 2008 setzte ein Umdenken in der Politik des Landkreises Marburg-Biedenkopf ein, wodurch zunächst die Linie 383 optimiert wurde. Seit Dezember 2019 setzte der RMV das Konzept der Expressbusse, welche bis dato nur auf wenigen Linien im Rhein-Main-Gebiet unterwegs waren, in einem Pilotprojekt erstmals im ländlichen Raum zwischen Gladenbach und Marburg mit der X38 eine Expressbuslinie, welche hohe Fahrgastzahlen aufweist. Das radikale Umdenken in der Verkehrspolitik zu Gunsten des ÖPNV ist wesentlich mit dem Namen des Stellv. Landrats Marian Zachow (CDU) verbunden, der von 2014 bis 2024 im Amt war.

Im Lahn-Dill-Kreis hielt man in den 1990er Jahren noch an dem Betrieb der Aar-Salzböde-Bahn fest, optimierte sie sogar. Die Fahrgastzahlen sprachen eigentlich für den Erhalt der Bahn. Dann kam zum 09.06.2001 das endgültige Aus auch im Abschnitt Herboren-Hartenrod, wobei im Nachhinein offensichtlich wird, dass schon die aggressiven Grundhaltungen der Kommunalpolitik im Sinne der Flächenumnutzung in den Startlöchern standen. Groß propagiert wurde damals durch die Lokale Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises, dass man mit den Lokalbussen doch ein viel besseres und kleinräumigeres Konzept mit viel mehr Angebot als mit dem Zug erbringen könne. Das Versprechen hielt nicht lang, denn mit der Weltwirtschaftskrise 2008 sowie mit der Neuausschreibung in diesen Jahren reduzierte man das Angebot auf der Achse Herboren-Mittenaar-Bischoffen-Siegbach deutlich. Es muss im Kernort der Gemeinde umgestiegen werden, um in einige der Ortsteile zu gelangen. Manche hatten früher eine Bahnstation. Von dieser Angebotsverschlechterung hat man sich im Lahn-Dill-Kreis bis heute nicht erholt, da man von dem konservativen Basisbedienungs bis heute nicht ablässt.

Viel schlimmer noch die Entwicklung in Bezug auf die Zerstörung der Bahntrasse im Lahn-Dill-Kreis. Im Gemeindegebiet Siegbach ist die Trasse, welche hier vielfach auf einem Damm verläuft, bis heute noch erhalten. Es wirkt, als seien die Schienen gerade erst montiert worden. Das Bild wandelt sich im Streckenverlauf im Aartal in den Orten Bischoffen, Offenbach, Bicken, Ballersbach, Herborenseelbach und Burg. Gewerbegebiete in all diesen Orten wurden entweder über die Bahntrasse ausgedehnt oder diese durch Bebauungspläne überplant, die Kubatur des Bahnkörpers nicht berücksichtigt. Dieser ist in den Bereichen völlig verschwunden und nicht mehr sichtbar. Für die im Aartal bis dato parallel verlaufende B 255 wurde für Burg und Herborenseelbach die 2007-2010 neu gebaute Umgehungsstraße in weiten Abschnitten außerhalb der Orte auf die Bahntrasse der Aar-Salzböde-Bahn gelegt. So ist der Bahndamm auch außerhalb der Ortschaften, im Gegensatz zu den meisten anderen Beispielen abgebauter Bahntrassen, auch im Landschaftsbild des Aartals weitgehend verschwunden. Innerhalb der Ortschaften bot man den Eigentümerinnen/Eigentümern benachbarter Wohnhäuser an, den angrenzenden Teil der Bahntrasse mit zu erwerben, was vielfach geschah und zu einem Verschwinden aus dem Ortsbild beitrug. Zudem wurden öffentliche Einrichtungen wie Feuerwehrhäuser und kommunale Betriebshöfe sowie Einkaufsmärkte bewusst auf das frühere Bahnareal platziert. Fazit, wer heute das Aartal von Herboren hinauf bis nach Bischoffen fährt, dem ist nicht mehr bewusst, dass es hier mal eine Bahnstrecke gegeben hat. Erschreckend, dass die Bahnstrecke mit Schienen noch bis im Jahr 2006 komplett existierte.

Mittlerweile bemerkte man, auch wegen der touristischen Erschließung des Aartalsees in Bischoffen, dass es auf der Gesamtlänge an einem gut ausgebauten Radweg mangelt, für den man hätte die Bahntrasse gut verwenden können. Auch diese Möglichkeit ist fast komplett genommen. Lediglich sehr kurze Abschnitte, so in Ballersbach, sind hierfür zwischenzeitlich hergerichtet worden. Daher hat der Abschnitt Herborn-Bischoffen der Aar-Salzböde-Bahn bewusst die Wertung mit der Farbe „rot“ erhalten.

Anders spielte sich die Situation im Landkreis Marburg-Biedenkopf ab. Mit Ausnahme einzelner Überbauungen im Kernort Lohra ist nach dem Gleisrückbau im Jahr 2006 quasi nichts mehr mit der Bahntrasse zwischen Niederwalgern und Hartenrod passiert. Sie ist in weiten Abschnitten stark bewachsen, einzelne Gebäude, welche nicht durch Privatpersonen bzw. Firmen saniert und umgestaltet wurden, verfallen. Dies mag auch daran liegen, da die Landschaft des Salzbödetales und der Verlauf der Bahntrasse nicht solch einen Eingriff wie im Lahn-Dill-Kreis zulassen würden. Im Abschnitt der Gemarkung Niederwalgern ist zwischen dem Keilbahnhof Niederwalgern und der Gemarkungsgrenze die Bahnstrecke noch gewidmet. Sogar die Schienen sind, bis auf leichte Veränderungen im Bahnhof Niederwalgern, noch vorhanden. Ideen, in den Ortslagen die Flächen der Bahntrasse an die benachbarten Eigentümerinnen/Eigentümer zu verkaufen, hatten in den Jahren 2016 und 2017 in Lohra und Gladenbach auch bereits eingesetzt. Mit dem Umdenken in der Kreispolitik durch den Dezernenten Marian Zachow und die zwischenzeitlich eingeleitete Voruntersuchung wurden die Pläne jedoch gestoppt. Das galt ebenso für die Verwehrung der großen Fläche der ehemaligen Gleisanlagen vor dem Bahnhof Gladenbach.

Unter der Kreisgrenze zwischen Marburg-Biedenkopf und Lahn-Dill befindet sich ein rund 700 m langer Tunnel. Hier ist geplant, zwischen Hartenrod und Siegbach einen durch den Tunnel einen Radweg zu errichten.

Streckenverlauf

Der Bahnhof Niederwalgern ist ein Keilbahnhof, von dem die Bahntrasse der Aar-Salzböde-Bahn in südwestliche Richtung im Bogen von der Main-Weser-Bahn ausfädelt. Für die Salzbödebahn gab es die Personengleise 4 und 5 auf der Westseite des Bahnhofs Niederwalgern. Der Ort Niederwalgern wird an der südlichen Grenze umschlossen, bevor die Trasse auf einem längeren Stück durch die Landschaft verläuft. Der weitere Verlauf ist markant durch das kleine Gewerbegebiet Damm-Lager an dem Bahnübergang der L 3061, damals mit eigener Bahnstation. Es folgt das Dorf Damm, welches nur am Rande gestreift wird, danach Gladenbach-Mornshausen, welches durchzogen wird. Der Kernort der Stadt Gladenbach hatte zwar einen größeren Bahnhof, jedoch lag dieser recht dezentral zum Stadtzentrum. Es geht direkt über in die Stadtteile Erdhausen und Weidenhausen, welche nur am Rande gestreift werden. Es folgen Bad Endbach-Wommelshausen, Bad Endbach (Kernort), beide werden ebenfalls nur am Rande gestreift. Nun ist der Verlauf mitten durch Hartenrod mit seiner ursprünglich größeren Bahnanlage. Auffällig in Wommelshausen, Bad Endbach und Hartenrod, die auffälligen, teils längeren Viadukte, in Hartenrod mitten in der Ortslage. Das Viadukt ist auch Teil des Wappens der Gemeinde Bad Endbach. Westlich von Hartenrod geht es in den Tunnel, bevor man nach Siegbach-Oberndorf gelangt. In Siegbach verläuft in Oberndorf, Eisemroth und Übernthal die Trasse der Aar-Salzböde-Bahn auf einem teils höheren Damm. Nun macht die Bahntrasse wegen des Höhenunterschieds eine sehr große Schleife mit Wechsel der Himmelsrichtung. Der Bahnhof Bischoffen lag noch auf der Nordseite des Aartals, der Trassenverlauf schwenkt jedoch westlich Bischoffen, zunächst in Mittenaar-Offenbach in die Talmitte, dann in Mittenaar-Bicken und Mittenaar-Ballersbach auf die Südseite des Aartals. In Herbornseelbach und Herborn-Burg war der Trassenverlauf fast auf Geländeneiveau mitten durch die bebauten Ortslagen. In Burg prägen die Industrieanlagen von Juno/Elektrolux bis heute das Bild, welche ungenutzt seit Jahrzehnten der Zerstörungswut ausgeliefert sind. Nördlich des Bahnhofs Herborn fädelt die Trasse der Aar-Salzböde-Bahn in die Dillstrecke ein, alle Gleise inklusive der Weiche verschwunden sind. Im Bahnhof Herborn gab es für die Aar-Salzböde-Bahn und die Westerwaldquerbahn die Gleise 4 und 5 für den Personenverkehr, welche seit 2014/2015 für eine große P&R-Anlage sowie für Fahrradboxen und E-Ladesäulen verschwunden sind.

Länge

43,0 km – Gesamtlänge Niederwalgern-Herborn

19,3 km – Strecke Niederwalgern-Hartenrod, welche zur Reaktivierung im Gespräch ist

Bevölkerung

Marburg – 78.203 (Stand 31.12.2023)

Weimar (Lahn) – 7.237 (Stand 31.12.2023)

Lohra – 5.674 (Stand 31.12.2023)

Gladenbach – 12.594 (Stand 31.12.2023)

Bad Endbach – 7.906 (Stand 31.12.2023)

Siegbach – 2.530 (Stand 31.12.2023)

Bischoffen – 3.335 (Stand 31.12.2023)

Mittenaar – 4.815 (Stand 31.12.2023)

Herborn (Hessen) – 21.142 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Niederwalgern, Damm-Lager, Damm-Dorf, Lohra, Mornshausen, Gladenbach, Erdhausen, Weidenhausen, Wommelshausen, Bad Endbach, Hartenrod, Oberndorf, Eisemroth, Übernthal, Bischoffen, Offenbach, Bicken, Ballersbach, Herbornseelbach, Burg, Herborn

Initiativen

Eine frühere Bürgerinitiative zur Rettung der Aar-Salzbödebahn hat sich aufgelöst, dies mit dem Rückbau der Gleisanlagen im Jahr 2006 und dem zum Thema einhergehenden, lokalpolitischen Extremismus

Stilllegung

Personenverkehr

27.05.1995 – Einstellung auf den Abschnitt Niederwalgern-Hartenrod

09.06.2001 – Einstellung auf dem Abschnitt Hartenrod-Herborn

Güterverkehr

01.01.1992 – Einstellung auf dem Abschnitt Niederwalgern-Hartenrod

31.12.1995 – Einstellung auf dem Abschnitt Burg-Hartenrod

31.12.1996 – Einstellung auf dem Abschnitt Herborn-Burg

Gleisabbau

1996-1997 – Herausnahme aller Gleisstücke in Bahnübergängen klassifizierter Straßen im Abschnitt Niederwalgern-Hartenrod

Anfang 2006 wurden mehrere Kilometer der Strecke illegal demontiert und zu Schrottverwertungen nach Kassel und Koblenz verbracht. Die Täter beauftragten mit Hilfe gefälschter Aufträge der Deutschen Bahn AG mehrere an der Strecke angesiedelte Unternehmen mit dem Abbau, während die DB ahnungslos war. Der Schaden betrug etwa 200.000 Euro. Im November 2006 begann die Deutsche Bahn AG damit, die verbliebene Strecke nach und nach abzubauen. Der Beginn der Arbeiten wurde von zahlreichen Anfragen besorgter Bürger begleitet, die wieder illegale Machenschaften vermuteten. Die DB gab jedoch den ehemaligen Anliegergemeinden und der Bundespolizei bekannt, dass diese Arbeiten offiziell seien.

Regionalplan

Eine ursprünglich in früheren Fassungen des Regionalplans des Regierungspräsidiums Gießen enthaltene Trassensicherung wurde durch die Anliegerkommunen einfach missachtet, seitens des Regierungspräsidiums das Handeln gegen die Bahnstrecke stillschweigend geduldet. Aus dem Regionalplan des Jahres 2010 wurde die Trassensicherung aufgrund des Rückbaus und der anderweitig baulichen Eingriffe in wesentliche Teile der Substanz der Bahntrasse, herausgestrichen. In der aktuellen Entwurfsfassung der Fortschreibung des Regionalplans des Regierungspräsidiums Gießen ist die Trassensicherung für den Streckenabschnitt Niederwalgern-Hartenrod wieder enthalten.

Nahverkehrspläne

Aktuell ist im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes keine Eintragung enthalten. Der Lokale Nahverkehrsplan des Landkreises Marburg-Biedenkopf enthält seit der Ausgabe 2019 eine entsprechende Eintragung.

Begutachtung

Gutachten aus der Zeit bereits kurz nach der Einstellung des Personenverkehrs bescheinigten der Aar-Salzböde-Bahn ein hohes Wertschöpfungspotential. Eine Begutachtung kam zwischenzeitlich auf den NKU-Wert (Nutzen-Kosten-Untersuchung) 3,8.

Nachdem im Jahr 2019 bereits eine Voruntersuchung einen positiven Faktor ergeben hatte, wurde am 24.04.2024 die vertiefende Untersuchung des Potentials eine Reaktivierung der Teilstrecke zwischen Weimar-Niederwalgern und Bad Endbach-Hartenrod vorgelegt, welche einen positiven Faktor von 1,09 ergab.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Dass der radikale Rückbau der Aar-Salzböde-Bahn für einen Fehler gehalten wird, ist in den Zeilen hier deutlich zum Ausdruck gebracht. Der PRO BAHN Landesverband Hessen begrüßt ausdrücklich die Bestrebungen, die Bahnstrecke im Abschnitt Niederwalgern-Hartenrod zu reaktivieren. Wegen dieses gekürzten Abschnitts trägt die Strecke inzwischen den Namen „Salzbödebahn“. Sehr gut ist, dass bereits mit Beginn der Voruntersuchung jedwede Bestrebungen, doch noch Bahnliegenschaften für andere Zwecke zu nutzen, gestoppt wurden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Nachdem nun die vertiefenden Untersuchungsergebnisse vorliegen und einen positiven Wert ergeben haben, müssen nun die nächsten Schritte sehr zeitnah umgesetzt werden. Der positive NKU-Wert lässt für die weiteren Planungen, später auch für die Investitionen die Bereitstellung von Mitteln des Bundes und des Landes zu. Mit der Vorstellung der vertiefenden Untersuchung am 24.04.2024 wurde die Erwartung prognostiziert, dass es bis zu einer Wiederinbetriebnahme der Salzbödebahn noch 20 Jahre dauern kann. Diese Zeit hat das Weltklima nicht und insbesondere nicht die Region des Lahn-Dill-Berglandes, welche heute so weit ab von der Schiene liegt.

**Dillenburg-Ewersbach****Streckennummer: 3720****Situationsbeschreibung**

Die Bahnstrecke bildete mit der inzwischen rückgebauten und in weiten Teilen aus dem Landschaftsbild verschwundenen Scheldetalbahn eine Einheit, welche sich auch im Kursbuch niederschlug (zuletzt Kursbuchnummer 366). Die Züge konnten ohne Richtungswechsel in Dillenburg beide Strecken befahren.

Die Gleisanlagen der Dietzhöhlztalbahn haben bis auf einige Bahnübergänge in der Gemeinde Eschenburg, einen Abschnitt in der Ortslage des Kernorts Eibelshausen sowie dem Bereich des Endbahnhofs Ewersbach noch die Zeit bis heute überstanden. Die Liegenschaften rund um die Bahnhofsgebäude sind allesamt privatrechtlich in neues Eigentum übergegangen. Die Bahntrasse selbst inkl. aller für eine Reaktivierung notwendigen Flächen sind weiterhin Bundeseisenbahnvermögen mit DB InfraGO als Infrastrukturbetreiber.

Die Strecke führt im Tal, direkt an der Dietzhölze, einem Nebengewässer der Dill, entlang. Die Straßen queren fast alle mit schienengleichen Bahnübergängen, Ausnahme ein relativ neuer Bau der Umgehungsstraße Eibelshausen und eine zwischenzeitlich demontierte Überführung über eine Gemeindestraße in Eibelshausen in Höhe der Holderbergschule. Letztere Demontage wurde ohne die erforderliche Genehmigung durch die Gemeinde vollzogen.

Mediale Auseinandersetzungen gibt es fortwährend mit dem Bürgermeister der Gemeinde Eschenburg, ein Gegner der Reaktivierung, welcher gern auch mal eigene Interpretationen zur Streckensituation veröffentlicht. Mit seinen Interpretationen gegen die Dietzhöhlztalbahn trifft er auf nicht unerhebliche Zustimmung vieler Bürgerinnen und Bürger.

Aufgrund eines näher nicht untersuchten Variantenvorschlags im Rahmen der Bedarfsanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2030, hält sich etwa seit 2015 das Gerücht, man könne für die neue Umgehungsstraße der B 253 für Frohnhausen und Wissenbach die Bahntrasse der Dietzhöhlztalbahn überplanen und auf ihr die Asphaltbahn ziehen. Dies ist absolut unrealistisch, da die Trasse eingleisig nur ein maximales Profil von knapp 7 Metern hat und in beiden Orten Wohnbebauung direkt an die Bahnstrecke grenzt. Zudem liegen in direkter Nachbarschaft zur Dietzhöhlztalbahn Naturschutzgebiete.

Streckenverlauf

Die Dietzhöhlztalbahn beginnt im Bahnhof Dillenburg, wobei in Kombination mit der Scheldebahn der inzwischen stillgelegte und heruntergekomme Bahnsteig mit den Gleisen 9 und 10 genutzt wurde. Sie zweigt von der Dillstrecke im Bogen in nördlicher Richtung ab und folgt der Dietzhölze, führt durch das industriell geprägte nördliche Dillenburg. Es kommen anschließend die Orte Dillenburg-Fronhausen und Eschenburg-Wissenbach, in welchen die Außenbereiche der Wohnsiedlungen durchfahren werden. Der Verlauf des Tals ändert sich im Bogen im Bereich Eschenburg-Eibelshausen. Vor Eibelshausen wird die B 253 mittels einer Stahlbetonbrücke überquert. Als nächster Ort folgt Dietzhöhlztal-Steibrücken, hinter welchem sich Gewässer, Tal und Bahntrasse im Verlauf erneut ändern. Letzter Ort ist Ewersbach, heutiger Kernort von Dietzhöhlztal, der früher aus zwei Orten, nämlich Straßebach und Bergebach, bestand.

Länge

16,2 km

Bevölkerung

Dillenburg – 23.533 (Stand 31.12.2024)
Eschenburg – 10.043 (Stand 31.12.2024)
Dietzhöltal – 5.622 (Stand 31.12.2024)

Haltestellen

Dillenburg, Dillenburg Kurhaus, Dillenburg Nord, Frohnhausen, Wissenbach, Eibelshausen, Steinbrücken, Ewersbach

Initiativen

Dietzhöltalbahn e.V.

Stilllegung

29.05.1987 – Personenverkehr
10.06.2001 – Gesamtstilllegung, mit Ausnahme Dillenburg – Dillenburg-Nord (Km 2,2)

Regionalplan

Im Regionalplan ist die Strecke als Trassensicherung auf der Gesamtstrecke eingetragen.

Nahverkehrspläne

Keine Einträge zu Schienenverkehr auf der Dietzhöltalbahn

Begutachtung

In einer gemeinsamen Voruntersuchung von Dietzhöltalbahn, Solmsbachtalbahn und Weiltalbahn, welche von der Lokalen Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises über den Rhein-Main-Verkehrsverbund in Auftrag gegeben wurde, lagen alle drei Bahnstrecken unter dem nötigen Faktor 1 der Nutzen-Kosten-Untersuchung. Sofort sind Zweifel an den für die Voruntersuchung zugrunde gelegten Fakten aufgekommen. Während inzwischen für die Solmsbachtalbahn eine zweite Voruntersuchung auf den Weg gebracht wurde, schweigt man zu den gleichen Zweifeln im Fall der Dietzhöltalbahn.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Eine Voruntersuchung für die Dietzhöltalbahn muss unbedingt erneut in Auftrag gegeben werden. Jedoch erfolgt dies besser, wenn wie vom PRO BAHN Landesverband Hessen gefordert, endlich eine durchgreifende Novellierung des standardisierten Verfahrens zur Streckenbegutachtung seitens des Deutschen Bundestags beschlossen wird.

Falschmeldungen, dass die B 253 mit der Umgehungsstraße von Wissenbach und Frohnhausen auf der Bahntrasse der Dietzhöhlalbahn geplant und errichtet werden kann, diese müssen endlich aufhören, weil sie die unbedarfte Bevölkerung nur irritieren.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen ist wie die befreundete lokale Bürgerinitiative Dietz-höhlalbahn e.V. nicht gegen den Bau Ortsumgehung Wissenbach/Frohnhausen der B 253. Die Menschen, welche in den Ortsdurchfahrten von Dillenburg-Frohnhausen und Eschenburg-Wissenbach wohnen, sind mit 20.000 Kraftfahrzeugen täglich, darunter ein großer Anteil LKW, in überbordenden Maße belastet. Die Neubautrasse der der B 253 muss viel weiträumiger um Frohnhausen und Wissenbach trassiert werden und hat mit der Dietzhöhlalbahn-Bahntrasse maximal dergestalt eine Berührung, dass ein bis zwei Brücken über die Eisenbahn gebaut werden.

Für die Dietzhöhlalbahn muss die in dem nächsten Kapitel dargelegte Ergänzungsvariante mit dem Neubau einer Bahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr im wohl bedachten Maße in die öffentliche Diskussion mit eingebracht werden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Hierzu sind einige Fakten bereits unter „Auffassung“ beschrieben.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Gießen bedarf es neben der Trassensicherung auch der Festschreibung, dass noch vorhandene Bahninfrastruktur wie Gleisanlagen nicht ersatzlos demontiert bzw. rückgebaut werden darf.

Perftalbahn bzw. Scheldetalbahn

	Teilstrecke Biedenkopf-Wallau – Breidenbach (b. Biedenkopf)
	Teilstrecke Breidenbach (b. Biedenkopf) – Dillenburg

**Biedenkopf-Dillenburg
(Biedenkopf-) – Biedenkopf-Wallau – Breidenbach (b. Biedenkopf) – Steffenberg-Nieder-eisenhausen – Angelburg-Gönnern – Angelburg-Lixfeld – Dillenburg-Oberscheld – Dillenburg-Niederscheld – Dillenburg**

Streckennummer: 3721

Situationsbeschreibung

Mit Ausnahme der ersten Teilstrecke, die Scheldetalbahn ist tot, deswegen erhält sie in der zweiten Teilstrecke zwischen Breidenbach und Dillenburg die Farbe „rot“.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen sieht nur noch den Bedarf der Betrachtung der Trasse zwischen Biedenkopf-Wallau und Breidenbach (b. Biedenkopf).

Die ehemalige Bahntrasse ist in Dillenburg-Niederscheld und Dillenburg-Niederscheld in den Ortslagen fast im kompletten ehemaligen Verlauf mit zahlreichen Einfamilienhäusern und anderen Gebäuden überbaut. Es ist bezeichnend, dass gerade im Lahn-Dill-Kreis so massiv bei alten Bahntrassen die Liegenschaften gänzlich anders umgenutzt wurden.

Überbauungen gibt es mit einzelnen Gebäuden auch in Angelburg-Lixfeld, Angelburg-Frechenhausen und insbesondere Steffenberg-Niedereisenhausen mit mehreren Einkaufsmärkten. Auch in Breidenbach ist der ehemalige Bahnhofsbereich aufgegeben und mittlerweile in das unmittelbar angrenzende Industriegelände (ehem. Buderus) integriert. In Breidenbach kann noch alternativ wieder aufgebaut werden.

Streckenverlauf

Die Trasse zweigt westlich des Biedenkopf Stadtteils Wallau von der Oberen Lahntalbahn ab und folgt zunächst der „Perf“, einem Nebenfluss der Lahn. Aufgrund der noch Jahrzehnte andauernden Holzverladung ist die Gleisanlage auf der Länge von 3 km noch in Betrieb. Nördlich des Kernortes Breidenbach mit den umfassenden Industrieanlagen der ehemaligen Firma Buderus endet die Gleistrasse mit einem Pressbock südlich des früheren Haltepunkts Wiesenbach. Die Firma Buderus nutzt den Anschluss seit 2004 auch nicht mehr.

Der Verlauf der rückgebauten Bahntrasse geht anschließend durch Breidenbach (Kernort), es folgen entlang der Perf die Orte Breidenb Steffenberg-Quotshausen, Steffenberg-Niedereisenhausen. Das Tal der Perf wird verlassen und nun geht es über Angelburg-Gönnern, Angelburg-Frechenhausen und Angelburg-Lixfeld. Über den höchsten Punkt gelangt man in den Lahn-Dill-Kreis nach Eschenburg-Hirzenhain am höchsten Punkt. Anschließend geht es den Fluss „Schelde“ hinab durch Dillenburg-Oberscheld und Dillenburg-Niederscheld nach Dillenburg. Im Scheldetal gab es zahlreiche Erzgruben und Fabriken, welche fast alle einen Gleisanschluss hatten.

Länge

32,5 km

Bevölkerung

Biedenkopf – 13.717 (Stand 31.12.2023)
Breidenbach b. Biedenkopf – 6.778 (Stand 31.12.2023)
Steffenberg – 4.027 (Stand 31.12.2023)
Angelburg – 3.410 (Stand 31.12.2023)
Eschenburg – 10.043 (Stand 31.12.2024)
Dillenburg – 23.533 (Stand 31.12.2024)

Haltestellen

(Biedenkopf), Wallau (Lahn), Breidenstein, Wiesenbach (außenliegend), Breidenbach, Wolzhausen, Quotshausen, Niedereisenhausen, Gönnern, Frechenhausen, Lixfeld, Hirzenhain, Herrnberg, Nikolausstollen, Oberscheld, Oberscheld-Hochofen, Niederscheld Nord, Dillenburg

Initiativen

Museumseisenbahn- und Bergbauverein Scheldetal e. V. - heute Bergbau- und Feldbahnverein Schelderwald e.V., nachdem Hoffnung für die Strecke aufgegeben wurde

Stilllegung

Personenverkehr

30.05.1987 – Personenverkehr im gesamten Abschnitt

Güterverkehr

1968 – Abschnitt Oberscheld – Hirzenhain
01.01.1988 – Abschnitt Dillenburg – Oberscheld
Abschnitt Hirzenhain – Niedereisenhausen
01.06.1991 – Abschnitt Breidenbach – Niedereisenhausen
2004 – Abschnitt Breidenbach – Wiesenbach

Gleisabbau

1990 – Abschnitt Niedereisenhausen – Gönnern
1991 – Abschnitt Gönnern – Hirzenhain
1992 – Abschnitt Dillenburg - Hirzenhain
1993/1994 – Abschnitt Breidenbach – Niedereisenhausen
2004 – Abschnitt Breidenbach – Wiesenbach

Seit im November 2001 das Stellwerk in Wallau demontiert wurde befindet sich am Abzweig eine ortsbedienente Weiche.

Überbauungen und Umnutzungen

Wiesenbach: Werksgelände *Christmann & Pfeifer*

Wiesenbach – Breidenbach: teilweise Bahntrassenradweg

Breidenbach: Umgehungsstraße, Nahversorgungszentrum und Werksgelände *Buderus Guss*

Breidenbach – Wolzhausen: Bahntrassenradweg

Wolzhausen: Parkplatz und Abstellplatz

Quotshausen: Fußweg

Quotshausen – Niedereisenhausen: Bahntrassenradweg

Niedereisenhausen: Nahversorgungszentrum und Gewerbegebiet

Gönnern: Häuser, Gebäude, Abstellplatz

Frechenhausen: Gebäude und Abstellplatz

Lixfeld: mehrere Häuser und Straßenzug

Hirzenhain-Bahnhof: Gebäude und Parkplatz

Oberscheld: Häuserzeile durch fast die gesamte Ortslage, Parkplatz und Spielplatz

Niederscheld: Häuserzeile durch fast die gesamte Ortslage, Parkplatz und Spielplatz

Regionalplan

Für den noch bestehenden Abschnitt Wallau-Breidenbach ist eine Trassensicherung im Regionalplan des Regierungsbezirks Gießen eingetragen.

Nahverkehrspläne

keine Eintragung

Begutachtung

keine Gutachten

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Im Lahn-Dill-Kreis hat man keinen aktuellen Bezug zum Verkehrsmittel Bahn und das wirkt sich massiv auf die Kommunalpolitik aus. Noch gut 15 Jahre nach der Stilllegung für den Gesamtverkehr im Jahr 1987 hat es eine „Trassensicherung im Regionalplan Mittelhessen“ für die Scheldetalbahn gegeben. Schon damals das ganz große Problem, die stark belastete B 253, welche der nächste Weg für den Altkreis Biedenkopf zur Autobahn ist. Viele Gedanken wurden für eine Reaktivierung entworfen, in den 1990er Jahren extra darauf bestanden, dass gerade die Scheldetalbahn und die Dietzhöhlztalbahn nicht umgenutzt werden. Damals war der Fortbestand der Oberen Lahntalbahn ebenso nicht gesichert. Welche Rechtswirkung eine Trassensicherung hat, kann man daran sehen, dass es die Kommunalpolitik nicht interessierte, nach dem relativ schnellen Gleisabbau durch die Bundesbahn anderweitig entschieden wurde und die Flächen zur Bebauung durch die ganzen Ortslagen von Niederscheld und Oberscheld hinweg vermarktet wurden. Heute ist alles zugebaut, die Bahntrasse ist in beiden Orten nicht mehr zu erkennen. Etwas weniger bebaut ist die frühere Trasse in den anderen Orten von Hirzenhain bis Breidenbach, jedoch nicht mehr tauglich, um überhaupt nur ansatzweise an die Bahn zu denken. Erschreckend, dass gerade die Region des Altkreises Biedenkopf zu einer der strukturschwächsten Gegenden Hessens mit geringem Bruttosozialprodukt und schwachem Steueraufkommen ist.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Der noch vorhandene Abschnitt bis kurz vor Breidenbach muss unbedingt erhalten werden. Es kann nur noch eine Neubautrasse die bahntechnische Wende für die Region bringen, worüber der nachfolgende Artikel handelt. Alles andere ist verloren und erhält daher die Farbe „rot“.

NEUBAU - Perf-Dietzhölze-Bahn**Vorstellung der Projektidee****Neubau einer Verknüpfungsstrecke von Eschenburg-Eibelshausen (Dietzhöhlztalbahn) nach Breidenbach b. Biedenkopf (Scheldetalbahn / Perftal)**

Wir gehen um ca. 140 Jahre zurück. Es ist ebenso aktuell und wurde bislang nie verwirklicht:
Schon im Jahr 1885 kam eine Variante ins Spiel, die die vorgenannte Strecke über einen Abzweig bei Steinbrücken über Mandeln und Breidenbach mit Wallau an der Bahnstrecke Kreuztal-Cölbe verbinden sollte.

Die Kommunen im nördlichen Lahn-Dill-Bergland südlich von Biedenkopf, sie sind mit die strukturschwächsten der Region. Menschen, welche eine gewisse Wahlfreiheit für einen neuen Wohnsitz haben, diese entscheiden auch nach der Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln und nach örtlicher Infrastruktur.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen favorisiert daher auf Basis der noch vorhandenen Bahntrassen zwischen Biedenkopf-Wallau und Breidenbach (b. Biedenkopf) einerseits sowie der Dietzhöhlztalbahn zwischen Dillenburg und Dietzhöhlztal andererseits, eine Verknüpfung durch den Neubau einer Nahverkehrsstrasse herzustellen.

Es gibt auf dem Höhenprofil 300 bis 400 m ü. NN. zwischen Eschenburg-Eibelshausen und Breidenbach b. Biedenkopf zwei Trassenverläufe, zwischen den beiden stillgelegten Bahntrassen eine neue Verknüpfung mit der Schiene herzustellen. Dadurch würden die beiden ehemaligen Kreisstädte Biedenkopf und Dillenburg wieder auf kurzem Wege über die Schiene miteinander verbunden.

Folgende Trassenverläufe sind kommen aus topografischen Gegebenheiten infrage:

Verlauf A: Eibelshausen-(Dietzhölztalbahntrasse-)Steinbrücken-Mandeln-Achenbach-Oberdieten-Niederdieten-Breidenbach

Verlauf B: Eibelshausen-Simmersbach-Oberdieten-Niederdieten-Breidenbach

Gesamtverlauf A: Dillenburg-Dillenburg-Dillenburg/Nord-Frohnhausen-Wissenbach-Eibelshausen-Steinbrücken-Steinbrücken-Mandeln-Achenbach-Oberdieten-Niederdieten-Breidenbach-Wiesenbach-Breidenstein-Wallau-Biedenkopf

Gesamtverlauf B: Dillenburg-Dillenburg-Dillenburg/Nord-Frohnhausen-Wissenbach-Eibelshausen-Steinbrücken-Steinbrücken-Mandeln-Achenbach-Oberdieten-Niederdieten-Breidenbach-Wiesenbach-Breidenstein-Wallau-Biedenkopf

Dadurch wäre es sogar möglich, in einem Ringverkehr die Städte Gießen-Wetzlar-Herborn-Dillenburg-Biedenkopf-Marburg-Gießen einzurichten. Die Neubauverknüpfung mit dem Gesamtkonzept Perf-Dietzhölze-Bahn kann für die stillgelegte Dietzhölztalbahn in Bezug auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung erheblich nach oben bringen.

Solmsbachtalbahn bzw. nördlicher Teil Taunusbahn



Brandoberndorf-Albshausen

Streckennummer: 9374

Situationsbeschreibung

Die Bahntrasse ist auf der gesamten Strecke zwischen Brandoberndorf und Albshausen zurückgebaut. Sie ist jedoch bis heute gewidmete Bahnstrecke. Ein Bebauungsplan im Bereich des alten Bahnhof Bonbaden hat die Bahntrasse in ihrer Katasterliegenschaft einfach Teil der benachbarten Straße werden lassen, obwohl die weiterhin in alter Form brach liegende Hauptgleistrasse überhaupt nicht für eine Straße umgestaltet werden kann. Der Streckenabschnitt in der Gemeinde Waldsolms gehört noch zu dem Bundeseisenbahn-vermögen. Im Bereich der Gemeinde Schöffengrund, der Stadt Braunfels und der Stadt Solms gehören die Liegenschaften den jeweiligen Kommunen. Ausnahme bilden die alten Bahnhofsgebäude, welche alle saniert in privater Hand sind. Den Bahnhof Burgsolms-Oberndorf gibt es nicht mehr.

Die Deutsche Bundesbahn hatte in den 1980er Jahren eigentlich vor, die gesamte Strecke der Taunusbahn zwischen Albshausen und Friedrichsdorf stillzulegen. Den Abschnitt Albshausen-Grävenwiesbach traf es Mitte der 1980er Jahre als erstes.

Solmsbachtalbahn bzw. nördlicher Teil Taunusbahn – Fortsetzung

Während man sich im Lahn-Dill-Kreis in den 1980er Jahren und zu Beginn der 1990er Jahre nur sehr wenig mit dieser stillgelegten Bahnstrecke beschäftigte, verhinderte der Hochtaunuskreis von vorn herein die Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Grävenwiesbach und Friedrichsdorf. Der Hochtaunuskreis erwarb 1989 als erster Landkreis in Deutschland eine ehemalige DB-Strecke zum Zweck des Weiterbetriebs. Für den Abschnitt Albshausen-Grävenwiesbach betrieb die Deutsche Bundesbahn das Rückabwicklungsverfahren weiter.

In den Kommunen im Lahn-Dill-Kreis wurde die stillgelegte Solmsbachtalbahn zunehmend als Belastung angesehen. Grund waren insbesondere die Brücken entlang der L 3283 und L 3053, welche allesamt seit jeher eine geringe Durchfahrthöhe von allesamt unter 4 m hatten und mit eingengter Fahrbahn. Deswegen gab es in den Orten des Solmsbachtals Probleme, diese mit dem LKW anzudienen.

1990 wurden die technischen Einrichtungen wie Schranken und Signalanlagen allesamt demontiert. 1996 begann man seitens der mittlerweile privatrechtlich und den Zielsetzungen der Vermögensveräußerung beauftragten Deutschen Bahn AG, die Gleise und Brücken ab Albshausen abzubauen. Da die Deutsche Bahn von dem „Protest gegen die herumstehenden niedrigen Brücken“ erfuhr, baute sie nicht nur wie andernorts die Gleise ab, sondern brach auch gleich sämtliche Brücken ab, welche im Verlauf der L 3283 und der L 3053, sowie den Gemeindestraßen vorhanden waren. Auffällig war die Entfernung der längeren Stahlgitterbrücke in Bonbaden, welche nicht nur die L 3283, sondern auch den Solmsbach und einen Wirtschaftsweg mit überspannte. Zwischenzeitlich hatte sich die Stimmung im Kreistag bzgl. der Solmsbachtalbahn gewandelt, weil man im südlichen Anschluss das Erfolgsmodell im Hochtaunuskreis sah. Damit wenigstens die Brücken zwischen Brandoberndorf und Grävenwiesbach stehenbleiben, um für diesen Abschnitt nicht die Wiederaufbaukosten in die Höhe zu treiben, intervenierte der damalige LDK-Landrat Dr. Karl Ihmels, dass der Abbruch hier gestoppt wurde.

Der Streckenabschnitt zwischen Brandoberndorf und Grävenwiesbach ist zwischen 1997 und 1999 wieder aufgebaut worden, es sind neue Haltestellen in Hasselborn und Brandoberndorf entstanden, jedoch nicht genau an gleicher Stelle wie die früheren Stationen.

Die Diskussion um eine Reaktivierung der Solmsbachtalbahn kamen nun mit der Diskussion um die Verkehrswende nach der Pariser Klimakonferenz und dem Herausgeben der „Bestandsaufnahme stillgelegter Bahnstrecken in Hessen“ durch Hessen Mobil seit 2016 wieder auf. Dazu wurde seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises, VLDW, über den RMV im Jahr 2020 der Auftrag für eine Voruntersuchung erteilt. Diese erfolgte zusammen mit gleichen Untersuchungen zur Dietzhöltzbahn und zur Weiltalbahn. Bei der Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse stellte sich heraus, dass alle drei Bah

Streckenverlauf

Die Trasse zweigt wenige Meter westlich hinter dem Bahnhof Solms-Albshausen von der Lahntalbahn ab, wobei die vom Gleis befreite Trasse noch etwa 300 m parallel zur Lahntalbahn verläuft. Danach führt sie ein kurzes Stück auf einem Damm, bevor sie in den sehr kurzen Burgsolms-Tunnel (100 m) hineinführt. Einschnitte vor den Portalen sind heute zugeschüttet.

Die Trasse nimmt den direkten Weg durch Solms-Burgsolms direkt in den Bereich der Taunushalle, wo sich der komplett abgebrochene Bahnhof Burgsolms-Oberndorf befand. Nun durchläuft die Ortslage von Solms-Oberndorf, ohne dass es eine weitere Station gibt. Daran anschließend kommen 4 km außerörtliche Strecke, wobei sich etwa nach 1 km der Bahnhof Braunfels-Oberndorf befand. Die stattlichen Bahnhofsgebäude stehen bis heute, wobei diese wegen der adligen Familien in Braunfels im 19. Jahrhundert so prachtvoll gebaut worden sein durften.

Solmsbachtalbahn bzw. nördlicher Teil Taunusbahn – Fortsetzung

Es folgt nun der Ort „Bonbaden“, wobei sich hier die größte/längste Brücke der Strecke als Stahlgitterbrücke befand. Braunfels-Bonbaden hatte auch einen eigenen Bahnhof mit mehreren Gleisen. Sie ist nun in stärkerer Waldlage gelegen, kommt dann südlich der Ortslage von Braunfels-Neukirchen die Bahnstation. Das Gebäude steht bis heute. Die Bahnstation ist von zwei Seiten zu erreichen, zum einen der direkten Zuwegung nach Neukirchen, zum anderen der Verbindung zur L 3053 und dem Weg nach Schöffengrund-Niederquembach.

Die Trasse läuft dann etwas abseits der Straße am Rande von Waldflächen entlang bis nach Waldsolms-Kraftsolms. Die Trasse ist erstmals in Höhe der Querung mit der L 3054 in Richtung Schöffengrund-Oberquembach sichtbar, läuft sogar ein Stück in einem Einschnitt bis zur Querung Solmser Straße (L 3053). Hier sind die Abböschungen gut erkennbar, wo früher die Widerlager der dortigen Brücke standen. Südlich davon liegt eine große Freifläche mit viel Schotter und anderweitigem Ablagerungsmaterial, welche zunehmend verbuscht. Es ist der frühere Güterbahnhof von Kraftsolms. Auffällig, das alte Bahnstationsschild noch in der alten Halterung, direkt vor dem alten Bahnhofsgebäude.

Nun läuft ab Waldsolms-Kraftsolms die Bahntrasse immer westlich der L 3053 bis nach Waldsolms-Brandoberndorf. Noch bevor die Bahntrasse zurückgebaut wurde, hat Waldsolms-Kröffelbach, zwischen Kraftsolms und Brandoberndorf liegt, eine Umgehungsstraße erhalten. Die Umgehung aus den 1980er Jahren hat ihren Verlauf direkt parallel neben der Bahntrasse. In die Bahntrasse wurde damals noch nicht eingegriffen. Ein Glück heute, denn zwischenzeitlich wäre, wie vielfach im Lahn-Dill-Kreis üblich (Stichwort Aar-Salzböde-Bahn) die Planung dergestalt verlaufen, dass für die Umgehung die Bahntrasse überbaut wurde.

Kröffelbach hatte nie einen Bahnhof, man ist nach Kraftsolms gelaufen. Heute gibt es eine ideale Möglichkeit, eine eigene Station für Waldsolms-Kröffelbach zu bauen. Direkt in der Nähe des Koptischen Klosters Kröffelbach gibt es eine Brücke für landwirtschaftlichen Verkehr über die Umgehungsstraße, welches in gleicher Ausführung auch über die Bahntrasse gebaut wurde. Es sind nur wenige hundert Meter vom Ortskern Kröffelbach und man hätte die Möglichkeit, eine klassische Bahnhaltestelle zu bauen.

Die Trasse läuft in den Bahnhof von Waldsolms-Brandoberndorf auf einem Damm ein. In Höhe des alten Gebäudes befindet sich heute die Wendeanlage für die Taunusbahn, kurz dahinter der Bahnsteig von Brandoberndorf.

Länge

24,45 km – Ges

16,41 km – weiterhin abgebauter Teil

Bevölkerung

Wetzlar – 54.629 (Stand 31.12.2023)

Solms – 13.921 (Stand 31.12.2023)

Braunfels – 11.167 (Stand 31.12.2023)

Schöffengrund – 6.597 (Stand 31.12.2023)

Waldsolms – 4.892 (Stand 31.12.2023)

Grävenwiesbach – 5.475 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

(Wetzlar,) Albshausen, Burgsolms/Oberndorf, Braunfels/Oberndorf, Bonbaden, Neukirchen, Kraftsolms, Brandoberndorf, Hasselborn, Jägerhaus, Grävenwiesbach

Solmsbachtalbahn bzw. nördlicher Teil Taunusbahn – Fortsetzung

Initiativen

keine

Stilllegung

31.05.1985 – Personenverkehr zwischen Grävenwiesbach und Albshausen

28.05.1988 – Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Grävenwiesbach und Albshausen

Regionalplan

Die Trasse der Solmsbachtalbahn ist im Regionalplan des Regierungsbezirks Gießen als Trassensicherung eingetragen

Nahverkehrspläne

In dem Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und dem Lokalen Nahverkehrsplan des Lahn-Dill-Kreises ist die Reaktivierung der Solmsbachtalbahn nicht aufgelistet.

Begutachtung

Eine Voruntersuchung von 2020-2022 gibt eine negative Bewertung für die Solmsbachtalbahn, ist aber fehlerhaft

Reaktivierung Personenverkehr

15.11.1999 – Reaktivierung des Streckenabschnitts Grävenwiesbach-Brandoberndorf

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Solmsbachtalbahn als nördlicher Teil der Taunusbahn muss unbedingt reaktiviert werden.

Da in wenigen Jahren die S-Bahn bis nach Usingen führt, schlagen wir vor, eine Regionalbahnlinie von Usingen über Grävenwiesbach-Brandoberndorf-Krafsolms-Albshausen-Wetzlar bis nach Gießen zu führen. In Gießen sollten die Züge nicht im Bahnhof enden, sondern ein Stück auf der Vogelsbergbahn bis ins ehemalige US-Depot fahren. Dort schlagen wir den Neubau einer mehrgleisigen Wendeanlage mit einer Bahnhaltestelle mit dem Namen „Gießen-Uderborn“ vor. So entsteht eine attraktive Verbindung aus dem Gebiet der Solmsbachtalbahn und sogar aus dem nördlichen Hochtaunuskreis heraus nach Wetzlar und Gießen. Gerade Gießen als sehr großer Hochschulstandort wäre dann schnell erreichbar. Heute gibt es keine Alternative zum Auto, weil es mit dem ÖPNV eine halbe Weltreise ist.

Für die Verbindung nach Frankfurt bedarf es auch Optimierungen. Über den heutigen Ausbau zwischen Friedrichsdorf und Usingen hinaus, wie er aktuell erfolgt, müssen weitere Ausbauten realisiert werden, um Direktverbindungen von der Solmsbachtalbahn kommend über Usingen hinaus bis nach Frankfurt am Main mit 8-10 Zugpaaren täglich anzubieten. Die Menschen möchten nicht alle in der langsamen S-Bahn sitzen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die gutachterliche Voruntersuchung darf nicht zur Basis finaler Entscheidungen über die Trasse der Solmsbachtalbahn werden. Das Land Hessen muss den Willen zeigen, dass man die Solmsbachtalbahn in jedem Fall will.

Solmsbachtalbahn bzw. nördlicher Teil Taunusbahn – Fortsetzung

Jedwede anderweitige Nutzung von heute seit dem Gleisabbau ungenutzter Flächen muss verhindert werden. Es braucht einer Umsetzungsgemeinschaft, welcher alle Gebietskörperschaften und zivilgesellschaftliche Akteure angehören.

Die neuen Bahnstationen müssen fast überall an anderer Stelle eingerichtet werden als heute:

Waldsolms-Brandoberndorf, Waldsolms-Kröffelbach, Waldsolms-Kraftsolms, Schöffengrund-Niederquembach, Braunfels-Neukirchen, Braunfels-Bonbaden, Solms-Oberndorf-Süd, Solms-Oberndorf-Nord, Solms-Burgsolms-Ost, Solms-Albshausen

Weitalbahn bzw. nördlicher Teil Taunusbahn



Grävenwiesbach-Weilburg

Streckennummer: 3712

Situationsbeschreibung

In Bezug auf Überbauungen durch Gebäude ist in Weilmünster ein Tennisplatz auf der alten Trasse entstanden, im Stadtteil Lützendorf ist die Trasse durch den aktiven Steinbruch abschnittsweise verschwunden und in Anspruch genommen. Diverse kurze abschnittsweise anderweitige Nutzungen durch die öffentliche Hand bestehen im Verlauf der alten Trasse, Alle diese Eingriffe und Umnutzungen seit dem Gleisabbau vor gut drei Jahrzehnten lassen sich jedoch durchaus durch Umlegungen lösen.

Im Bahnhof Grävenwiesbach ist ein Richtungswechsel erforderlich. Hier könnten zur Weiterfahrt bis Usingen und darüber hinaus, Flügel- und Koppelkonzeptionen greifen, wie sie vielfach in Deutschland und Europa mit zunehmender Zahl praktiziert werden.

Ende der 1980er Jahre unternahm der Landkreis Limburg-Weilburg einen Vorstoß, die Strecke zu kaufen und als Museumseisenbahn zu betreiben, was an Finanzierungs- und Verkehrssicherungsfragen, wie in vielen anderen Fällen in Deutschland, scheiterte.

Streckenverlauf

Die Züge begannen und endeten in Weilburg. Die Trasse zweigt westlich des Weilburger Tunnels von der Lahntalbahn ab, um dann in Höhe der Siedlung Guntersau gleich wieder in einem Tunnel, dem Gensbergertunnel (292 m) zu verschwinden. Unterhalb einer Landesstraße kommt sie aus dem Berg, um dann bis Weilmünster komplett durch das Weital zu verlaufen.

Es folgen die Orte Freienfels, Essershausen, Ernsthäuser, Lützendorf und Weilmünster.

In Weilmünster zweigte auch ein Streckenast nach Laubuseschbach ab, einer Streckenidee, die mal vorsah, bis hinüber in den Goldenen Grund nach Oberbrechen zu bauen. Über die Stichstrecke bis nach Laubuseschbach ist es jedoch nie hinausgekommen.

Südlich des Bahnhofs Weilmünster macht sie dann eine Kurve nach Osten. Ein Teil der Strecke fehlt heute an der Stelle, weil dort ein Gewerbebetrieb die Flächen bis vor das nächste Tunnelportal erworben und überbaut hat.

Hinter dem Tunnel verläuft bzw. verlief die Trasse durch den südlichen Teil des Kernorts Weilmünster und folgt dem Flüsschen Weil noch bis in den Stadtteil Audenschmiede, wo auch eine Bahnstation bestand. Die Trasse entfernt sich nun zunächst nur etwas der Weil bis zum Ort Heinzenberg (zu Grävenwiesbach gehörend), welcher am nördlichen Ortsrand einen Bahnhaltelpunkt hatte. Es gab noch ein Viadukt, welches 1974 abgerissen wurde. Der Ort Möhnstadt (Ortsteil von Grävenwiesbach) wird südlich der Ortslage im bergigen Gelände liegengelassen. Danach führt die Weitalbahn so in den Bahnhof Grävenwiesbach, dass das frühere Gleis in Fahrtrichtung Albshausen in die Taunusbahn einführte und nicht Richtung Usingen/Friedrichsdorf.

Länge

21,32 km

Bevölkerung

Weilburg – 13.395 (Stand 31.12.2023)
Weinbach – 4.261 (Stand 31.12.2023)
Weilmünster – 8.834 (Stand 31.12.2023)
Grävenwiesbach – 5.475 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Freienfels, Essershausen, Ernsthäusen, Lützendorf, Weilmünster, Audenschmiede, Heinzenberg, Grävenwiesbach

Initiativen

keine

Stilllegung

27.09.1969 – Personenverkehr auf der Gesamtstrecke
27.09.1969 – Güterverkehr/Gesamtverkehr auf der Teilstrecke Weilmünster-Grävenwiesbach
1970 – Gleisabbau im Teilabschnitt Weilmünster-Grävenwiesbach
30.01.1988 – Güterverkehr/Gesamtverkehr auf der Teilstrecke Weilburg-Weilmünster
1990 – Gleisabbau im Teilabschnitt Weilburg-Weilmünster

Regionalplan

Keine Trassensicherung

Nahverkehrspläne

In früheren Regionalen Nahverkehrsplänen des RMV war die Weitalbahn noch unter dem Titel Reaktivierung geführt, in der aktuellen Fassung von 2020/2021 nicht mehr.

Begutachtung

In einer gemeinsamen Voruntersuchung mit der Solmsbachtalbahn und der Dietzhöhlzbahn, beauftragt von VLDW und RMV, ist die NKU-Bewertung unter dem Faktor 1 gewesen. Die gutachterliche Bewertung wird jedoch inhaltlich in weiten Teilen angezweifelt.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Eine Direktanbindung der Region Weilburg/Oberlahn an den Rhein-Main-Ballungsraum ist dringend geboten. Die Bundesstraße 456 weist bereits ab Weilburg ein hohes Kfz.-Aufkommen auf. Die Nutzung einer direkten Bahnverbindung könnte ein nicht unerhebliches Potential von der Schiene auf die Straße bringen. Die Pendler von Arbeitgebern der Rhein-Main-Region haben im nicht unerheblichen Anteil Jobtickets, welche sie, wenn sie im Raum Oberlahn/Weilburg wohnen, im vernünftigen Zeitrahmen nicht nutzen können. Hier sind deutlich mehr Fahrgastpotentiale zu erwarten.

Im Bahnhof Grävenwiesbach ist ein Richtungswechsel erforderlich. Hier könnten zur Weiterfahrt bis Usingen und darüber hinaus, Flügel- und Koppelkonzeptionen greifen, wie sie vielfach in Deutschland und Europa mit zunehmender Zahl praktiziert werden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Am Nordwest-Portal des Weilmünsterer Tunnels ist eine gewerbliche Bebauung vorhanden, diese müsste bei einer Reaktivierung des alten Tunnels verlegt werden. Ansonsten müsste ein neuer Tunnel durch den Berg zwischen Laubuseschbacher Straße und Taunusstraße geschaffen werden, wo Anschlüsse an den alten Bahnkörper möglich sind.

Eine Alternative ist eine komplette Neutrassierung östlich des Kernortes Weilmünster.

In Bezug auf Überbauungen durch Gebäude ist in Weilmünster ein Tennisplatz auf der alten Trasse entstanden, im Stadtteil Lützendorf ist die Trasse durch den aktiven Steinbruch abschnittsweise verschwunden und in Anspruch genommen. Diverse kurze abschnittsweise anderweitige Nutzungen durch die öffentliche Hand bestehen im Verlauf der alten Trasse, Alle diese Eingriffe und Umnutzungen seit dem Gleisabbau vor gut drei Jahrzehnten lassen sich jedoch durchaus durch Umlegungen lösen.

Es ist aber auch durchaus vorstellbar und realisierbar, nördlich von Hundstadt eine Neutrassierung im freien Feld anzulegen, um so östlich des Bahnhofs Grävenwiesbach einzufädeln. Auch die bestehende und in Betrieb befindliche Bahnstrecke hat in diesem Bereich größere Steigungen. Mit einer Osteinfädelung wäre ein beschleunigter Betrieb Weilburg-Usingen(-Frankfurt) möglich, was zur Attraktivitätssteigerung beiträgt.

In Verbindung mit dem Streckenast nach Brandoberndorf, durchaus auch mit dem Wiederaufbau der Solmsbachtalbahn würde sich ein attraktives Gesamtnetz der Taunusbahn mit erstmaligen Verknüpfungspunkten im Norden entstehen.

**Bevölkerung**

Bad Nauheim – 33.809 (Stand 31.12.2023)

Rockenberg – 4.515 (Stand 31.12.2023)

Butzbach – 27.528 (Stand 31.12.2023)

Münzenberg – 5.892 (Stand 31.12.2023)

Langgöns – 11.817 (Stand 31.12.2023)

Situationsbeschreibung**Streckenverlauf**

Der heute noch baulich mit Schienen vorhandene Teil des einst größeren Streckennetzes der Butzbach-Licher-Eisenbahn liegt im Wetteraukreis. Der Teil im Landkreis Gießen, inzwischen anderen Nutzungen zugeführt, wird an anderer Stelle beschrieben. Das heute noch vorhandene Teilnetz besteht aus mehreren Einzelstrecken, welche hier nachfolgend gelistet sind.

**Teilstrecke 1: Bad Nauheim Nord – Butzbach-Griedel****Streckennummer: 9373****Länge**

11,0 km

Haltestellen

Bad Nauheim Nord (in Verbindung mit Bad Nauheim Main-Weser-Bahnhof),
Steinfurth Rosenbahnsteig, Steinfurth, Oppershofen, Rockenberg, Griedel Mitte, Griedel

**Teilstrecke 2: Butzbach-Griedel – Münzenberg****Streckennummer: 9371****Länge**

9,1 km

Haltestellen

Griedel, Ober-Hörgern, Münzenberg

Butzbach-Licher-Eisenbahn – Teil im Wetteraukreis – Fortsetzung



Teilstrecke 3: Butzbach-Griedel – Butzbach-Ost – dann wie folgt:



a) – Butzbach-West

Länge

a) 1,6 km

b) – Butzbach / Abzweig Main-Weser-Bahn



= Btr. Betrachtung Personenverkehr

b) – Butzbach / Abzweig Main-Weser-Bahn

Länge

a) 2,0 km

Streckennummern: 9371 und 9372

Länge

a) 2,0 km

Haltestellen

Griedel, Butzbach Ost, Butzbach West

konkrete Anmerkung zur Bausubstanz

Der Abschnitt von Butzbach Ost nach Butzbach West ist heute komplett verschwunden, es handelte sich um eine Verbindungskurve, wodurch von Lich und Butzbach-Ost kommend direkt auf den Damm der Main-Weser-Bahn in den Bahnhof Butzbach eingefahren werden konnte. Butzbach-West und Butzbach, sie lagen direkt beieinander. Schon in den 1960er Jahren, beim Umbau des Bahnhofs Butzbach komplett, wurde das Areal städtebaulich anderweitig verwertet. Mittlerweile ist bereits das damals neue Bahnhofsgebäude wieder abgerissen.

Butzbach-Licher-Eisenbahn – Teil im Wetteraukreis – Fortsetzung

Teilstrecke 4:



Butzbach – Butzbach/Abzweig Main-Weser-Bahn – Butzbach-Nord – Pohl-Göns – Magna-Park (ehem. Ayers-Kaserne)

Streckennummer: 9372

Länge

4,0 km

Haltestellen

Butzbach, Butzbach Nord, Pohl Göns, Ayers-Kaserne (heute Magna-Park)

Teilstrecke 5:



Butzbach-Pohl-Göns – Butzbach-Ebersgöns – Langgöns-Oberkleen

Streckennummer: 9372

Länge

4,6 km

Haltestellen

Pohl-Göns, Ebersgöns, Oberkleen

konkrete Anmerkung zur Bausubstanz

Die Teilstrecke ist zurückgebaut. Es besteht nur noch ab der noch komplett vorhandenen Gleisanlage im Bahnhof Kirch-Göns ein 900 m langes Stück. Nach dem Abbau 1969 bis 2014 war es noch 600 m länger. Dieses Gleisstück verwendeten die Eisenbahnfreunde Wetterau zu Gleisinstandsetzung und Gleisaustausch an anderer Stelle. Ab 1969 endete das Gleis genau an der Kreis- und Gemarkungsgrenze. Ebersgöns und Oberkleen gehörten bis 1977 zum Landkreis Wetzlar, Pohl-Göns und Butzbach zum Landkreis Friedberg. Zwischen Pohl-Göns und Ebersgöns ist heute ein Radweg als Teil des Limes-Radwegs angelegt, im Bereich Ebersgöns bis kurz vor Oberkleen wurde die Trasse in eine Umgehungsstraße aufgelassen und ist seither völlig verschwunden. Die Bahnliegenschaft des früheren Bahnhofs Oberkleen ist heute noch erkennbar. Pohl-Göns und Ebersgöns sind heute Stadtteile von Butzbach (Wetter-aukreis) und Oberkleen ist heute Ortsteil von Langgöns (Landkreis Gießen).

Butzbach-Licher-Eisenbahn – Teil im Wetteraukreis – Fortsetzung

Initiativen

Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.

Stilllegung – Betrachtung aller Abschnitte im Wetteraukreis

- 30.09.1956 – Personenverkehr auf Teilstrecken Butzbach – Pohl-Göns – Oberkleen
- 27.05.1961 – Personenverkehr auf Teilstrecken Butzbach-West – Butzbach-Ost –
- Griedel – Münzenberg (– Lich)
- 01.01.1969 – Einstellung Gesamtverkehr und Gleisabbau ab Gemeinde/Kreisgrenze
Pohl-Göns/Ebersgöns bis Oberkleen
- 31.05.1975 – Personenverkehr auf Teilstrecke Bad Nauheim Nord – Griedel – Butzbach-Nord

Weitere Stilllegungen sind unter dem extra Artikel der Butzbach-Licher-Eisenbahn für den Bereich im Landkreis Gießen beschrieben.

Regionalplan

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt sind die hier genannten Trassen der Butzbach-Licher-Eisenbahn allesamt planerisch dargestellt und gesichert.

Nahverkehrspläne

Keine Berücksichtigung, da bislang keine Wiederaufnahme von Regelbetrieb in der Personenbeförderung geplant.

Begutachtung

Bislang keine im Sinne der Wiederaufnahme der Personenbeförderung erfolgt.

Auffassung und erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Teilstrecken 1 und 2

Die Teilstrecken 1 und 2 sind im Jahr 2021 in das Eigentum der Eisenbahnfreunde Wetterau übergegangen. Sie betreiben von Bad Nauheim Nord über Butzbach-Griedel bis nach Münzenberg seit den 1970er Jahren Dampfzug-Sonderfahrten, wobei die Rahmenbedingungen sich, wie überall im Sektor der historischen Eisenbahnen, massiv verschlechtert haben.

Mit den Orten Münzenberg (Kernort), Münzenberg Ober-Hörgern, Münzenberg-Gambach, Butzbach-Griedel, Rockenberg (Kernort), Rockenberg-Oppershofen, Bad Nauheim-Steinfurth in Verknüpfung in Bad Nauheim selbst ist sicherlich bei einer Umsetzung der Verkehrswende Reaktivierungspotential vorhanden.

Das Befahren mit Museumszügen muss darunter ja nicht leiden. Während dieses Betriebs könnte der reguläre Fahrtbetrieb ja ruhen, was ohnehin meistens an nur an einzelnen Sonn- und Feiertagen der Fall ist.

Neben den für Reaktivierungen üblichen Investitionen in das Gleisnetz, Bahnsteige und begleitende Infrastruktur ist noch die Hürde des Park&Ride-Parkplatzes im Bahnhof Bad Nauheim. Dieser ist mitten über das Gleis der Butzbach-Licher-Eisenbahn gebaut, das Gleis wie bei einer Straßenbahn eingelassen.

Butzbach-Licher-Eisenbahn – Teil im Wetteraukreis – Fortsetzung

Teilstrecken 1 und 2 - Fortsetzung

Die Dampfzüge fahren aktuell also mitten über den asphaltierten Park&Ride-Parkplatz in Bad Nauheim. Für diesen müsste dann eine Ersatzlösung gefunden werden.

Als neuer Name für diese Teilstrecke wird **Wetter-Münzenberg-Bahn** vorgeschlagen.

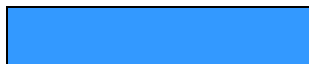
Teilstrecke 3

Dem Streckenast quer durch Butzbach in Ost-West-Richtung fehlt die direkte Verbindungs-kurve aus Richtung Münzenberg / Griedel in den Bahnhof von Butzbach. Zudem führt das Gleis im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle Butzbach (A 5) heute mitten über einen Kreisverkehr. Bei noch vorhandener Verbindungskurve hätte man noch überlegen können, von Münzenberg mit Personenzügen direkt wieder nach Butzbach zu fahren. Für die Verkehrsachse Lich-Münzenberg-Butzbach besteht eine gut ausgelastete Busverbindung der Linie FB-52, welche die gut ausgebaute Landesstraße (ehemalige B 488) schnell und zügig befährt. Daher ist eine Reaktivierung für den Personenverkehr auf dieser Teilstrecke nicht sinnvoll. Mitten in der Teilstrecke befindet sich direkt am alten Bahnhof Butzbach-Ost heute noch die Werkstatt und die Waschanlage der Hessischen Landesbahn (HLB). Die Erreichbarkeit vom Bahnhof Butzbach aus ist immer nur mit einer Richtungs-Umsetzung verbunden. Die frühere Verbindungskurve fehlt eben. Die Betriebseinrichtungen der HLB werden an anderer Stelle in Butzbach neu gebaut (siehe Teilstrecke 4). Für die nachfolgende Zeit sieht der PRO BAHN Landesverband Hessen den Bedarf, den Abschnitt, hier Teilstrecke 3 genannt, die Gleise für Betriebszwecke weiterhin instand zu halten. Je nach Nutzung der anderen Teilstrecken kann dieses Betriebsgleis von größerer Bedeutung werden.

Teilstrecke 4

Die Teilstrecke erhält eine alsbald eine deutliche Aufwertung. Die Hessische Landesbahn baut im Nordwesten der Kernstadt Butzbach eine neue große Betriebswerkstatt, welche den größten Teil der Wartung der in Mittelhessen eingesetzten Nahverkehrstriebwagen warten/instandhalten wird. Das Gelände ist direkt an der Teilstrecke 4 gelegen, wird etwa bei Kilometer 1,5 eine Weichenverbindung erhalten. Dafür wird die Verbindungskurve von der Main-Weser-Bahn, Bahnhof Butzbach bis Butzbach Nord elektrifiziert. Aus Sicht bedeutet dies auch für den Restabschnitt der Teilstrecke 4 eine deutliche Möglichkeit zur Aufwertung. Die Reststrecke über den Bahnhof Pohl-Göns bis in den Magna-Park nördlich von Pohl-Göns sollte im Anbetracht der Verkehrswende für Güterverkehrszwecke hergerichtet werden, auch wenn der Magna-Park heute vorrangig ein großes Logistik-Frachtzentrum für LKW und der Hauptsitz des Transportunternehmens Bork ist. Je nach weiterer Entwicklung des interkommunalen Industrie- und Gewerbeparks Bork (ehem. Kaserne) ist ein Personenverkehr Butzbach-Magna Park durchaus darstellbar.

Als neuer Name für diese Teilstrecke wird **Magna-Park-Bahn** vorgeschlagen.



(Friedberg-) Wölfersheim-Södel-Hungen

Streckennummer: 3740

Situationsbeschreibung

Der Streckenabschnitt wurde aus reinem parteipolitischen Lagerdenken seinerzeit zur Stilllegung gebracht. Die Schienennahverkehrsleistung Friedberg-Beienheim-Wölfersheim-Hungen wurde 1994 bis 2003 mit Zuschüssen der beiden Landkreise Gießen und Wetterau betrieben. Als mit der Kommunalwahl 2001 im Landkreis Gießen die politischen Mehrheit wechselte, entschied sich die neue Koalition, den Zuschuss zu beenden. Der Wetteraukreis hielt an dem Zuschuss fest, daher kam es ab dem 04.06.2003 dazu, dass die Wölfersheim-Södel der Endpunkt wurde. Der Abschnitt zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen wurde sofort für den Gesamtverkehr stillgelegt, da der Güterverkehr bereits 1997 eingestellt wurde.

Es bildete sich sofort bürgerschaftliches Engagement. Auch in der Landespolitik und der Kommunalpolitik kam in den 2010er Jahren das Umdenken für den Abschnitt der Horlofftbahn, weil es ein relativ kurzer Lückenschluss mit guten Anbindungsmöglichkeiten an die Urbanität ist. Daher wird von allen Seiten die Sache vorangetrieben und der stillgelegte Teilabschnitt soll reaktiviert werden. Spätestens nach dem viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg sind in den Hauptverkehrszeiten sogar Direktverbindungen nach Frankfurt am Main vorgesehen.

Im März 2011 erwarben die Anliegergemeinden nach neunmonatigen Verhandlungen den Abschnitt Wölfersheim–Hungen von der Deutschen Bahn. Mit den Verkehrssicherungspflichten ist seitdem ein fachlich geeignetes Subunternehmen beauftragt. Im Winter 2011/2012 wurde der Grünbewuchs im seit 2003 dort weitgehend entfernt, wo der Bewuchs schon sehr, seitdem übernehmen die jeweiligen Kommunen diese Aufgabe.

Eine von den Gemeinden Hungen und Wölfersheim, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV, Dachverband für die Verkehrsgesellschaft Oberhessen in Auftrag gegebene Studie versprach der Strecke als Zwischenstand – noch ohne intensivere Untersuchung des Investitionsbedarfs für die Sanierung der Infrastruktur – ein „günstiges Ergebnis hinsichtlich der Förderwürdigkeit der Streckenreaktivierung“. Daraufhin kündigte der Zweckverband als ÖPNV-Aufgabenträger im Januar 2017 an, sich an der Vorplanung für die Reaktivierung finanziell zu beteiligen, mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund einen Kooperationsvertrag abzuschließen und die Planung an ein Ingenieurbüro zu übergeben. Daher behielt der Bahnhof Hungen bei seiner Sanierung im Jahr 2017 drei Bahnsteigkanten. Der Hausbahnsteig an Gleis 1 soll zukünftig von den Zügen der Horlofftbahn genutzt werden, muss dafür aber noch verlängert werden.

Die Planungen zur Wiederaufnahme des Betriebs waren im Sommer 2018 „in ein konkretes Stadium eingetreten“, die Kosten wurden mit 20,7 Millionen Euro veranschlagt. Die Wiederinbetriebnahme sollte 2023 erfolgen. Ein Kreuzungsbahnhof soll in Berstadt-Wohnbach errichtet werden. Obwohl die Gleise fast lückenlos vorhanden und noch in relativ gutem Zustand sind, ist eine Runderneuerung (Unter- und Oberbau, Bahnübergänge, Leit- und Sicherungstechnik, Zugangsstellen) vorgesehen. Bereits ab 2024 soll der Bahnhof Beienheim barrierefrei ausgebaut und mit einem elektronischen Stellwerk versehen werden, um die Flügelung/Kopplung von Triebwagen zu ermöglichen.

Horloffthalbahn - Teilstrecke Wölfersheim-Hungen – Fortsetzung

Streckenverlauf

Die Strecke liegt in direkten Verlauf der Achse Friedberg-Hungen und im parallel zur B 455 und B 489, stellt daher eine Alternative zum Auto dar. Sie wird heute in dem noch betrieblichen Teil zwischen Wölfersheim und Friedberg von der Linie RB47 befahren.

Ab Friedberg wird zunächst der Stadtteil FB-Dorheim erschlossen. In Reichelsheim-Beienheim befindet sich ein Bahnhof, in welchem zwei Teilstrecken abweigen. Anschließend wird die Gemeinde Wölfersheim zentral erschlossen.

Die Strecke ist heute Teil des Gesamtnetzes Horloffthalbahn, welches heute auch die Strecke Friedberg-Nidda (Linie RB48). In der Vergangenheit (bis in die 1950/1960er Jahre) umfasste es auch noch zwei Streckenverlängerungen. Es waren einerseits die Verlängerung über Hungen hinaus nach Laubach und in das Seenbachtal bis nach Mücke (Vogelsbergbahn) und andererseits in Nidda mit Fahrtrichtungswechsel als Anschlussstrecke Nidda-Schotten.

Länge

23,3 km – Gesamtstrecke Friedberg-Hungen
12,1 km – zur Reaktivierung anstehender Abschnitt

Bevölkerung

Friedberg – 31.131 (Stand 31.12.2023)
Reichelsheim (Wetterau) – 6.997 (Stand 31.12.2023)
Wölfersheim – 9.764 (Stand 31.12.2023)
Hungen – 13.033 (Stand 31.12.2023)
Lich – 14.310 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Friedberg (Hess.), Dorheim, Beienheim, Melbach, Wölfersheim-Södel, Berstadt-Wohnbach, Obbornhofen-Bellersheim, Inheiden, Hungen

Initiativen

IG Horloffthalbahn

Stilllegung

04.03.2003 – Personenverkehr
31.12.1997 – Güterverkehr

Regionalplan

Die Trasse ist in den beiden Regionalplänen des Regierungsbezirks Gießen und des Regierungsbezirks als Trassensicherung eingetragen.

Horloffthalbahn - Teilstrecke Wölfersheim-Hungen – Fortsetzung

Nahverkehrspläne

Der Regionale Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sieht die Reaktivierung zwischen Wölfersheim und Hungen und die teilweise Weiterführung der Nahverkehrsleistung bis nach Lich vor. Die Lokale Nahverkehrsplanung des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe sieht in den Teilplänen für den Wetteraukreis und den Landkreis Gießen ebenso die Reaktivierung vor.

Begutachtung

Die üblichen/notwendigen Gutachten haben im Verlauf der Jahre allesamt eine positive NKU-Bewertung ergeben. Die Planungen sind so gut wie abgeschlossen.

Reaktivierung Personenverkehr

Im Zeitraum 2025-2027 geplant.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Strecke muss unbedingt reaktiviert werden, könnte ein Referenzprojekt für andere Reaktivierungen werden. Es bedarf über die derzeit geplante Konzeption noch diverser Erweiterungen/Optimierungen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Teilweise Durchbindung von Zügen der Horloffthalbahn über Hungen hinaus nach Gießen ist anzustreben, da im Bereich der südlichen Stadtteile von Hungen sowie Wölfersheim und Reichelsheim Potentiale durch Pendler und Arbeitnehmer bestehen.

Die geplante Gewerbe- und Industrieflächenerweiterung im Bereich Berstadt (u.a. künftiges REWE-Zentrallager) sollte bei der Festlegung von Haltepunkten und Infrastruktur Berücksichtigung finden. Solch eine große Investition in die Bauland-Infrastruktur sollte eine Umlegung bzw. Neuanlegung von SPNV-Infrastruktur einhergehen.

Der Haltepunkt „Obbornhofen-Bellersheim“, auch „Ponte Rosa“ genannt, sollte in jedem Fall auch wieder aufgebaut und reaktiviert werden. Er kann bei Mobilitäts-Gesamtkonzepten durchaus attraktiv werden, auch wenn er etwas abseits liegt.

WESTHESSEN

Aartalbahn

Teilstrecke Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach

Teilstrecke Bad Schwalbach – Hahnstädten - Diez

Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach – Landesgrenze – Hahnstädten – Diez

Streckennummer: 3740

Streckenverlauf

Länge

53,7 km

Bevölkerung

Wiesbaden – 285.522 (Stand 31.12.2023)

Taunusstein – 30.820 (Stand 31.12.2023)

Bad Schwalbach – 11.802 (Stand 31.12.2023)

Hohenstein – 6.212 (Stand 31.12.2023)

Aarbergen – 6.334 (Stand 31.12.2023)

Verbandsgemeinde Aar-Einrich – 18.717 (Stand 31.12.2022)

Verbandsgemeinde Diez – 25.470 (Stand 31.12.2022)

Haltestellen (Rl.-P.) = Rheinland-Pfalz

Wiesbaden Rheinbahnhof (bis 1906), Wiesbaden Hbf (*Hessen*), Wiesbaden-Waldstraße (*Hessen*),
Wiesbaden-Dotzheim (*Hessen*), Chauseehaus (*Hessen*), Eiserne Hand (*Hessen*),
Hahn-Wehen (*Hessen*), Bleidenstadt (*Hessen*),
Bad Schwalbach (*Hessen*), Adolfseck (*Hessen*), Breithardt (*Hessen*), Hohenstein (*Hessen*),
Laufenselden (*Hessen*), Michelbach (*Hessen*), Kettenbach (*Hessen*), Rückershausen (*Hessen*),
Zollhaus (Rl.-P), Hahnstädten (Rl.-P), Oberneisen (Rl.-P), Niederneisen (Rl.-P), Flacht (Rl.-P),
Holzheim (Rl.-P), Freindiez (Rl.-P), Diez (Rl.-P)

Initiativen

Arbeitskreis Aartalbahn e.V.

Nassauische Touristik-Bahn e.V.

Stilllegung

24.09.1983 – Personenverkehr zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach

24.09.1983 – Gesamtverkehr zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach

28.09.1986 – Personenverkehr zwischen Bad Schwalbach und Diez

28.12.1990 – Gesamtverkehr zwischen Bad Schwalbach und Hohenstein

01.12.1992 – Gesamtverkehr zwischen Hohenstein und Kettenbach

01.06.1999 – Gesamtverkehr zwischen Kettenbach und Diez

Regionalplan

Die gesamte Strecke ist in den beiden Regionalplänen in Rheinland-Pfalz und Hessen als Trasse gesichert, sowohl in dem Regionalplan der Planungsregion Mittelrhein-Westerwald, als auch im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt. Im hessischen Abschnitt steht die Aartalbahn zudem als Gesamtensemble unter Denkmalschutz, was eine noch höherrangige Bewertung bedeutet.

Nahverkehrspläne

Im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ist die Reaktivierung der Strecke gelistet.

Die nächsten Absätze sind Auszüge aus Wikipedia.

Nutzung für Historische Sonderzugfahrten und Brückenschäden

Zum Jahreswechsel 1985/1986 wurde die Strecke nach der Stilllegung erstmals wieder mit (gemieteten) Loks und Wagen befahren. Diese ersten Museumsbahnfahrten mit Dampf- und Diesellokomotiven fanden sehr großen Zuspruch und führten zur Gründung des Vereins „Nassauische Touristik-Bahn e.V.“ (NTB). 1986 wurde der Betrieb durch die NTB, die ihren Sitz im Dotzheimer Bahnhof hat, übernommen. Die historischen Züge fuhren zunächst von Wiesbaden-Dotzheim nach Hahn-Wehen. Ab dem 28.03.1991 wurden die Fahrten bis Bad Schwalbach verlängert und ab dem 29.04.1994 sogar bis Hohenstein.

Ende Mai 2007 wurde die Eisenbahnüberführung Flachstraße (ca. 100 Meter nördlich des Bahnhofs Wiesbaden-Dotzheim) durch einen auf einem LKW verladenen Bagger, der die Durchfahrtshöhe von 3,6 Meter überschritt, beschädigt und gesperrt. Die Strecke war damit direkt hinter dem Heimatbahnhof der Nassauischen Touristik-Bahn unterbrochen und erst ab dem Sommer 2008 wieder befahrbar. Eine defekte Weiche verhinderte bis Juli 2009 den Verkehr zwischen dem Bahnhof Eiserne Hand und Hahn-Wehen. Da in den Bahnhöfen von Hohenstein und Bad Schwalbach zwei beziehungsweise sechs defekte Weichen vorhanden sind, ist dort derzeit kein Verkehr möglich. Am 20. 11.2009 beschädigte erneut ein LKW die oben erwähnte Brücke schwer. Den Vorschlag aus dem Jahr 2008, eine wirksame Höhenkontrolle zu installieren, hatte der Magistrat seinerzeit abgelehnt, weil „zeitnah eine höhere Brücke an dieser Stelle gebaut werden sollte.“ Da die Brücke nicht mehr instand gesetzt werden kann, ist der Bau einer neuen Brücke vorgesehen. Für den Neubau mit einer lichten Höhe von 4,5 Meter wurde ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Außerdem erstellte die Wiesbadener Verkehrsgesellschaft ESWE ein Konzept für die Aartalstrecke inklusive der Sanierung einer zweiten Brücke. Die defekten Weichen in Bad Schwalbach wurden bisher (Mai 2011) nicht repariert, obwohl der Kreis dafür finanzielle Mittel im Haushalt eingestellt hat. Die Kosten wurden im Jahr 2008 auf 150.000 € geschätzt.

Wegen der Unterbrechungen durch beschädigte Brücken und Weichen ab Mai 2009 wurde der Museumsbahnverkehr der NTB auf der Aartalbahn stillgelegt, der Verein bot jedoch Sonderfahrten auf anderen Strecken an. Die Landesregierung in Wiesbaden gab 2011 bekannt, die touristische Nutzung der Strecke langfristig sichern zu wollen. Nach der Übernahme der Strecke durch die NTB / Aartalbahn Infrastruktur gGmbH 2014 war eine Wiederinbetriebnahme Wiesbaden-Dotzheim – Eiserne Hand für Ende 2017 geplant. Nach ergebnislosem Verstreichen des Termins gab es keine neuen Pläne; mithin ruht der Museumsverkehr noch immer.

Reaktivierungsplanungen

Ende August 2008 wurde beabsichtigt, dass der Streckenabschnitt Limburg–Zollhaus im Jahre 2014 durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) für den SPNV mit stündlichem Betrieb im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Takts reaktiviert werden sollte. Dies geschah im Rahmen des Konzeptes *Rheinland-Pfalz-Takt 2015*, zu dessen zentralen Aufgaben die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken zählt. Die erwartete Fahrzeit auf der 13,7 Kilometer langen Strecke zwischen Zollhaus und Limburg soll 20 Minuten betragen (mit Fahrtrichtungswechsel in Diez) und damit nur halb so lang wie die bestehende Busverbindung. Auf der Strecke soll ein Dieseltriebwagen im Pendelbetrieb unterwegs sein. Neben der Reaktivierung der bestehenden Bahnhöfe sollen zusätzliche Haltepunkte in Niedeneisen, Holzheim und Freindiez eingerichtet werden. 2011 sprach man von einer Inbetriebnahme im August 2015. Eine angedachte Verlängerung des reaktivierten Streckenabschnitts in das hessische Michelbach schied aus Kostengründen aus, da hierfür ein zweites Fahrzeug benötigt würde.

2012 wurde erneut der Nutzen-Kosten-Quotient bestimmt und die Prognose von 1,61 oder 1,71 auf 1,31 reduziert. Trotzdem hielt der SPNV Nord an den Reaktivierungsplänen fest, über eine zusätzliche Nutzung durch den Schienengüterverkehr wurde diskutiert. Im Jahr 2014 ging man von einer Reaktivierung im Sommer 2016 aus, eine neuerliche Kosten-Nutzen-Untersuchung wurde vom rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium auch auf Druck des Rechnungshofs Rheinland-Pfalz in Auftrag gegeben. Im Juli 2016 lag das Ergebnis dieser neuen Kosten-Nutzen-Untersuchung vor. Für den Abschnitt Diez–Hahnstätten wurde ein Wert von 1,79 errechnet. Für den weiteren Abschnitt Hahnstätten–Zollhaus wurde nur ein Wert von 1,09 errechnet, da in diesem Abschnitt größere Investitionen u. a. in zwei Bahnübergänge notwendig wären. Die Strecke sollte aus diesem Grund nur noch bis Hahnstätten reaktiviert werden. Doch auch diese Reaktivierung verzögert sich weiter, nachdem sich der Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz in seinem Jahresbericht 2018 dagegen ausgesprochen hatte. Gegenüber einer Wiederaufnahme des Bahnbetriebes mit Kosten von 16,82 Mio. Euro würden – gemäß einem vom Landesrechnungshof in Auftrag gegebenen Gutachten – aus einer Anpassung der bisherigen Busverkehre an ein Bus-Express-System „deutlich geringere volkswirtschaftliche Kosten resultieren“.

Position der 2000er und 2010er Jahre zur Reaktivierung Wiesbaden – Aarbergen

Der von CDU und SPD im Rheingau-Taunus-Kreis aus dem Jahr 2006 bezeugte den Willen, die Aartalbahn auch ohne die Realisierung der „weiterhin wünschenswerten Stadtbahn Wiesbaden“ für den regulären Güter- und Personenverkehr zu reaktivieren. Das Land Hessen beauftragte den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Reaktivierung des restlichen Abschnitts von Aarbergen bis Wiesbaden-Dotzheim zu prüfen. Das Gutachten ergab, dass eine Reaktivierung von Aarbergen über Bad Schwalbach und Taunusstein an den Wiesbadener Hauptbahnhof nicht förderfähig wäre, da der berechnete volkswirtschaftliche Nutzenindikator den kritischen Wert von 1,0 mit 0,6 verfehlte. Zöge man jedoch den so genannten „City Link“, also die Fortführung über die *Bahnhofstraße* bis zum Dernschen Gelände (Wiesbadener Innenstadt) mit in Betracht, würde der Wert von 1,0 überschritten.

Bei der 3. Wiesbadener Aartalbahnkonferenz im November 2009 wurde nun der RMV beauftragt, weiter zu prüfen, ob die Reaktivierung der Aartalbahn in direkter Weiterführung über Wiesbaden Ost nach Mainz und Richtung Frankfurter Flughafen realisierbar wäre. Eine alternativ vorgeschlagene Verbindung zum Flughafen über den Wiesbadener Hauptbahnhof und die Wallauer Spange würde den Bau letzterer und die Reaktivierung der Verbindung Landesdenkmal – Wiesbaden Hauptbahnhof erfordern.

Nach der Entscheidung zur erneuten Prüfung der Stadtbahn in Wiesbaden ohne Anbindung der Bahnstrecke erkennt der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises in dem Projekt wieder einen „Lichtblick für die Aartalbahn“. Die NTB, die die Strecke mit Museumszügen befuhr, begrüßte die Wiederaufnahme der Planung.

Die Koalition plante, die touristische Nutzung der Strecke unabhängig von dem innerstädtischen Stadtbahn-Projekt langfristig zu sichern. Für den Kauf der Strecke reservierte der Kreis 250.000 Euro im Haushaltsplan, erklärte jedoch im November 2012, dass ein Kauf nur bei einer Anbindung an die Wiesbadener Innenstadt sinnvoll sei, die derzeit nicht geplant ist. Allerdings war zeitweilig die Nutzung der Strecke für das Verkehrskonzept der Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach im Gespräch. Die Nassauische Touristik-Bahn wies wegen der Verzögerungen im Zeitplan Anfang 2012 auf die Gefahr eines Konkurses hin, erstellte im selben Jahr aber auch ein Übernahmekonzept für die Infrastruktur. Nach Zusage eines Instandsetzungszuschusses zur Sanierung der beschädigten Brücke im Stadtgebiet Wiesbaden durch die Stadt Wiesbaden plante die NTB, ab Ende 2014 langfristig Sanierungsarbeiten in Höhe von einer Million Euro durchzuführen und zunächst die Strecke zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Eiserne Hand wieder in Betrieb zu nehmen. Bis zur Landesgartenschau 2018 sollte der Anschluss nach Bad Schwalbach realisiert sein, langfristig die Strecke bis Zollhaus instand gesetzt werden. Die SPD Hohenstein setzte sich hingegen für eine Umwidmung zum Radweg ein, weil die Reaktivierung nicht wirtschaftlich sei.

Aufgrund der Streckenverpachtung an das EIU der NTB (*Aartalbahn Infrastruktur gGmbH*) liefen die ersten Arbeiten an der Strecke bereits in der zweiten Jahreshälfte 2014 an, um die Strecke im Abschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen wieder mit Museumszügen in Betrieb nehmen zu können. Der Abschnitt Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim soll bis auf Weiteres nur für Überführungen und Bauzugfahrten genutzt werden. Die NTB strebt die Inbetriebnahme der Aartalbahn als Museumsbahn in Etappen an. Am 3. Mai 2015 hat die Stadt Wiesbaden das EIU mit der Wiederinbetriebnahme der Strecke auf ihrem Gebiet beauftragt und beteiligt sich daran finanziell.

Vorstöße der Bürgerinitiativen - Rezeption

Die Bürgerinitiativen „Stadtbahn – ja“ und „PRO Aartalbahn“ entwickelten Konzepte für eine Stadtbahn und eine Regionalbahn. Geplant war die vollständige Reaktivierung der Aartalbahn, was einen Verkehr durch Wohngebiete in Wiesbaden einschließt. Dies wurde von einigen Anwohnern der Strecke und der Bürgerinitiative „Aartalbahn nicht durch Wiesbaden!“ kritisiert. Der geschätzte Kostenpunkt belief sich auf ca. 60 Millionen Euro für die Sanierung der Anlage und Anschaffung der Züge, ein Rentabilitätsgutachten steht aus. Die Bürgerinitiative „Busse statt Aartalbahn“ kritisierte unter anderem die hohen Kosten des Projekts. Laut einer Umfrage von 2011, die der Wiesbadener Kurier durchführte, wünschten sich zwei Drittel der Wiesbadener eine Reaktivierung der Aartalbahn. Der Unternehmerverband Hessischer Einzelhandel Mitte-Süd sprach sich 2012 für eine schnelle Reaktivierung aus.

Länderübergreifende Vorhaben – Absichten der 2010er Jahre

Sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Hessen sprechen sich die jeweiligen Regierungsparteien in ihren Koalitionsverträgen von 2016 bzw. 2018 für die Reaktivierung der Aartalbahn aus.

City-Bahn Wiesbaden

Bereits 1998 waren Pläne aufgekommen, einen Abschnitt der Aartalbahn zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden-Dotzheim als Stadtbahn Wiesbaden zu elektrifizieren und mit einer Neubaustrecke von Wiesbaden-Dotzheim durch die Innenstadt zum Wiesbadener Hauptbahnhof zu führen, einschließlich der Option einer Verlängerung nach Mainz. Man hatte vor, bis 2003 die Planfeststellung abzuschließen und bis 2005 die Bahn zu eröffnen. Nach der Kommunalwahl 2001 wurden die Planungen wegen fehlender Mehrheit in der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung vorerst eingestellt, 2011 nach einem erneuten Machtwechsel wieder aufgenommen, eine Einbindung der Aartalbahn war jedoch nicht vorgesehen. 2013 scheiterte das Projekt erneut.

Im Jahr 2016 wurde ein neuer Versuch unternommen, ein Straßenbahnprojekt in Wiesbaden zwischen Bad Schwalbach und den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz zu installieren. Die gesamte geplante Streckenlänge betrug rund 34 km und sollte vom Bahnhof Bad Schwalbach und der Aartalbahn über das Stadtgebiet Wiesbadens mit Anbindung des Hauptbahnhofs über Wiesbaden-Biebrich, Mainz-Kastel und die Theodor-Heuss-Brücke nach Mainz führen. Zur Kompatibilität mit der Straßenbahn Mainz sollte diese Strecke in Meterspur geführt werden, wodurch die Aartalbahn zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden umgespurt werden sollte. Dieses Projekt scheiterte aber an einem Bürgerentscheid in Wiesbaden am 01.11.2020.

Reaktivierungspläne nach dem Bürgerentscheid 2020

Diskussionen um eine Reaktivierung wurden rasch nach dem Bürgerentscheid von einigen Rathausfraktionen direkt gefordert. Die Fraktion Die Linke und Piraten im Wiesbadener Stadtparlament schlägt die komplette Reaktivierung der Altstrecke vor. Aus der Fraktion der FDP Wiesbaden, die sich eindeutig gegen das Projekt der Citybahn Wiesbaden ausgesprochen hatte, kamen ähnliche Forderungen bereits vor dem Bürgerentscheid. Der zuständige Wiesbadener Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne) befürwortet eine neue Machbarkeitsstudie, wie eine Reaktivierung vonstattengehen und eine Finanzierung sich gestalten könnte. Der Rheingau-Taunus-Kreis setzt sich ebenfalls für eine baldige Reaktivierung ein. Dies ebenfalls in Normalspur. Nach dem Vorbild der Linie RB 15 von Frankfurt nach Brandobberndorf könnte durch moderne Brennstoffzellenantriebe die kostenaufwendige Elektrifizierung der Strecke entfallen. Eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) soll erstellt werden.

Machbarkeitsstudie für Gesamtstrecke 2021

Die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen, der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord sowie der Rhein-Main-Verkehrsverbund haben sich im Februar 2021 darauf geeinigt, die Reaktivierung der Gesamtstrecke (Limburg –) Diez – Wiesbaden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie neu zu untersuchen. An der entsprechenden Videokonferenz waren auch die anliegenden Landkreise und kreisfreien Städte – Wiesbaden, Rheingau-Taunus- und Rhein-Lahn-Kreis sowie die Verbandsgemeinden Aar-Einrich und Diez beteiligt.

Machbarkeitsstudie Wiesbaden – Bad Schwalbach 2023

Ende April 2023 wurden erste Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung des Streckenabschnitts Wiesbaden – Bad Schwalbach vorgestellt. Die von der Stadt Wiesbaden, dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund initiierte Untersuchung sieht während der Hauptverkehrszeit einen Halbstunden-, ansonsten einen Stundentakt zwischen Wiesbaden Ost und Bad Schwalbach vor. Die Züge sollen an den Stationen Steinberger Straße, Schiersteiner Straße, Dotzheim Bahnhof, Dolomitenstraße, Klarenthal, Chausseehaus, Eiserne Hand, Taunusstein-Hahn, Friedrichstraße und Bleidenstadt halten. Der Wiesbadener Hauptbahnhof wird nach dem Konzept nicht bedient, die Gesamtfahrzeit von Wiesbaden Ost nach Bad Schwalbach soll 34 Minuten betragen. Für die Reaktivierung wurde ein volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,1 genannt.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. hat sich über Jahrzehnte hinweg immer wieder für die Reaktivierung der Aartalbahn auf ihrem gesamten Abschnitt ausgesprochen. Die Rahmenbedingungen haben sich in der Zeit natürlich wesentlich verändert. PRO BAHN Hessen war zunächst von einer Reaktivierung als Regionalzugstrecke ausgegangen.

Zwischenzeitlich kam ab Mitte der 2000er Jahre die Idee der Stadtbahn-/Citybahn Wiesbaden auf. Auch diesem Projekt stand der PRO BAHN Landesverband Hessen positiv gegenüber.

Im Nachhinein muss man feststellen, dass sich zwischen beiden Projektideen eine gewisse inhaltliche Konkurrenz ergeben hatte. Je weiter sich die Pläne für die City-Bahn konkretisierten, z.B. Meterspur mit Straßenbahn Mainz, um so weniger war es wahrscheinlich, auf der Trasse der Aartalbahn beide Projekte verwirklicht zu bekommen. Ein Drei-Schienen-Gleis von Bad Schwalbach bis Wiesbaden wäre auf die lange Distanz in Bau und Unterhaltung sehr teuer. Das Projekt der City-Bahn Wiesbaden hatte den Charme, dass es vorsah, mit dieser in den Stadtkern von Bad Schwalbach hineinzufahren, während der eigentliche Bahnhof weiter vom Zentrum entfernt liegt.

Eine durchgehend reaktivierte Aartalbahn hat jedoch eine viel größere Netzwirkung, kann in einem Linienbündel ausgeschrieben werden. Die Durchbindung von Fahrten, dass Nahverkehrstriebwagen und die dadurch entstehenden umsteigefreien Verbindungen sind nicht von der Hand zu weisen. Nach Limburg soll den Konzepten nach ohnehin durchgefahren werden. Direktverbindungen mit dem unteren Teil der Lahntalbahn über Diez hinaus mit Nassau und Bad Ems und Lahnstein bis nach Koblenz wären grundsätzlich möglich.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Nach den Unfällen mit Brückenschäden in Wiesbaden-Dotzheim und Aarbergen-Michelbach im Jahr wittert die Aartalbahn über die Gesamtstrecke vor sich hin und zeigt den gleichen Verschleiß wie viele andere Bahntrassen, auf welchen noch Schienen verlegt sind. Bestärkt wird dies durch nicht mehr funktionsfähige Weichenstellanlagen.

Bei den Erkundungen der letzten Jahre stellt sich insbesondere heraus, dass der Abschnitt im sehr engen Abschnitt des Aartals zwischen Bad Schwalbach und Aarbergen-Kettenbach sehr gelitten hat. Hier werden auch bauliche Herausforderungen nötig sein, um Verkehrsbedürfnisse, Denkmalschutz und Umweltauflagen aus heutiger Sicht miteinander vereinbart zu bekommen.

Problematisch ist der enge Abschnitt des Aartals auch wegen der teilweise unmittelbar neben der Bahntrasse verlaufenden B 54. Im Bereich der abzweigenden Landes- und Kreisstraßen wird man um eine Vollsignalisierung der Straßeneinmündung inkl. der direkt benachbarten schienengleichen Bahnübergänge nicht umhinkommen. Hier stellt sich die Frage der Verkehrseinrichtung in Bezug auf die Klassifizierung der Straße. Muss die **B 54** zwischen Taunusstein-Bleidenstadt über Bad Schwalbach bis nach Limburg überhaupt noch eine Bundesstraße sein? Parallel führen die **B 417**, die „Hühnerstraße“ von Wiesbaden über Taunusstein-Neuhof nach Limburg sowie **B 260**, die „Bäderstraße Taunus“ von Wiesbaden über Walluf und Schlangenbad, direkt westlich an Bad Schwalbach vorbei nach Nassau und Bad Ems. Landesstraßen und Kreisstraßen haben in Teilen andere Anforderungen an die Verkehrseinrichtung. Wenn dadurch Investitionen in die Reaktivierung der Aartalbahn eingespart werden können, sollten die B 54 zwischen Taunusstein-Bleidenstadt und Limburg sowie die B 275 zwischen Taunusstein-Bleidenstadt und ihrem Ende bei Schlangenbad-Wambach zur Landesstraße oder Kreisstraße abgestuft werden.

In allen Konzepten für eine Reaktivierung der Aartalbahn auf Regionabahn-Basis aus den letzten Jahrzehnten ist von einer Durchbindung über Diez hinaus bis nach Limburg die Rede. In Diez lässt sich auch noch ein Gleisdreieck analog der Bauform bei Gotha in Thüringen realisieren, so dass ein aufwendiger Fahrtrichtungswechsel nicht nötig wäre.

GROSSRAUM FRANKFURT

Bahnstrecke (Hanau Hbf –) Hanau-Nord – Erlensee



Hanau Hbf – Hanau-Nord – Erlensee

Streckennummer: 3740

Situationsbeschreibung

Die Trasse mit Gleisen ist aus Richtung Hanau bis zum Fliegerhorst Erlensee vollständig vorhanden und nicht zurückgebaut. Vom Fliegerhorst bis an den Ort in Erlensee gab es nie eine Bahnstrecke. In dem Abschnitt muss zwingend ein Neubau erfolgen.

Streckenverlauf

Die Trasse zweigt hinter dem Bahnhof Hanau Nord von der Strecke Hanau – Friedberg ab. Bis zum Fliegerhorst Langendiebach ist die Strecke noch mit Gleisen und Bahnübergängen erhalten. Zu einem großen Teil führt die Strecke durch den Wald. Für den Abschnitt ab dem Fliegerhorst würde sich eine nördliche Umrundung des dortigen Industriegebietes eignen. Die Neubaustrecke könnte zum Beispiel auf der ortsabgewandten Seite der L3913 in Höhe des Aldi Süd enden. So wäre eine Station in Ortsnähe gegeben.

Länge

schwer zu messen

Bevölkerung

Erlensee – 16.162 (Stand 31.12.2023)

Hanau – 103.184 (Stand: 31.12.2023)

Haltestellen

Die Strecke wurde bisher nicht im Personenverkehr genutzt. Im Zuge des kleinen Neubauabschnitts muss am Rand von Erlensee eine Station neu errichtet werden.

Regionalplan

bislang keine Aussage

Nahverkehrspläne

Bislang keine Aussage, soll aber in den neuen lokalen Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises

Bahnstrecke (Hanau Hbf –) Hanau-Nord – Erlensee – Fortsetzung

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Reaktivierung der Strecke muss im Rahmen einer S-Bahnverlängerung erfolgen, um ein hohes Maß an Attraktivität zu besitzen. Die zukünftigen Linien der nordmainischen S-Bahn sollten alle 30 Minuten bis Erlensee verlängert werden mit Zwischenhalt in Hanau Nord. Damit ergibt sich eine direkte Verbindung von Erlensee in die Frankfurter Innenstadt, was sowohl für Berufs- als auch für Freizeitpendler attraktiv wäre.

An der Endhaltestelle sollte eine gute Verknüpfung zum Busverkehr hergestellt werden und die Buslinien aus den Stadtteilen und zugehörigen Gemeinden sollten an den Bahnhof angebunden werden, um die Nutzung der S-Bahn noch attraktiver zu machen. Außerdem soll die Strecke auch durch die Firma Spitzke Gleisbau im Schienengüterverkehr genutzt werden. Dies erhöht den Gesamtnutzen der Reaktivierung weiter.

Eine Vorstudie wurde auch positiv abgeschlossen und die Kommunalpolitik sowohl in Hanau als auch in Erlensee fordern eine Reaktivierung der Strecke. Dabei wird dies auch mehrheitlich im Rahmen einer S-Bahnstrecke erwogen. Die Strecke wurde auch erst vor wenigen Jahren in die „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“ aufgenommen. Dadurch ist PRO BAHN Hessen auf diese Idee einer Reaktivierung aufmerksam geworden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Aktuell dürfen keinerlei Liegenschaften im Bereich des Industriegebietes um den Fliegerhorst Erlensee bebaut werden, um die Heranführung der S-Bahn im Rahmen eines Neubauabschnittes nicht weiter zu erschweren.

Die Strecke muss elektrifiziert werden damit sie im Rahmen des S-Bahnverkehrs genutzt werden kann. Allerdings liegt die Elektrifizierung schon allein durch die Nutzung der Firma Spitzke Gleisbau im Schienengüterverkehr nahe. Ab dem Fliegerhorst Erlensee muss, wie bereits angeführt, eine komplette Neubaustrecke errichtet werden. Zudem muss in Erlensee ein neuer Bahnhof inklusive Busbahnhof gebaut werden.

Bahnstrecke Neu-Isenburg Bhf - Neu-Isenburg Stadt



Neu-Isenburg Bhf. – Neu-Isenburg Stadt

Streckennummer: 3652

Situationsbeschreibung und Streckenverlauf

Die Bahntrasse ist stillgelegt, es sind die Gleise noch vorhanden. Sie ist quasi im rechten Winkel zur Hauptstrecke der Main-Neckar-Bahn im Bahnhof Neu-Isenburg angeordnet und führt in das Stadtzentrum von Neu-Isenburg hinein, welches in der Struktur auch eine rechtwinklige Anordnung hat.

Länge

2,6 km

Bahnstrecke Neu-Isenburg Bhf - Neu-Isenburg Stadt – Fortsetzung

Bevölkerung

Neu-Isenburg – 39.420 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Neu-Isenburg, Neu-Isenburg Stadt (bislang nur Güterverkehr)

Initiativen

keine

Stilllegung

15.12.2003 – Einstellung des Güterverkehrs

31.12.2006 – Einstellung des Gesamtverkehrs

Regionalplan

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt ist die Trasse auch für die Zukunft für das Bahnwesen vorgesehen.

Nahverkehrspläne

Im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ist die kurze Bahntrasse als Teil der künftigen Regionaltangente West (RTW) genannt.

Begutachtung

Das Verfahren zur Vorbegutachtung, der Planung und der Umsetzung für das Gesamtprojekt Regionaltangente West RTW bezieht die Strecke Neu-Isenburg Bhf – Neu-Isenburg Stadt mit ein.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Der PRO BAHN Landesverband Hessen hat in all den Jahren seit den ersten Beschlüssen der parlamentarischen Gremien, welche im Jahr 2005 erfolgten, unterstützt und sich in den dafür eingerichteten maßnahmebegleitenden Gremien unterstützt und trägt das Gesamtprojekt mit. Im Detail hätte man sich an der einen oder anderen Stelle das Projekt etwas anders gewünscht, jedoch ist die RTW eine Ansammlung von Kompromissen, damit die neue Schienenverbindung überhaupt verwirklicht werden konnte.

STARKENBURG

Bahnstrecke Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern



Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern

Streckennummer: 3555

Situationsbeschreibung

Der Streckenabschnitt zwischen Darmstadt Ost und Bessungen Forsthaus ist betriebsbereit für Museumsbahnzwecke

Streckenverlauf

Die Strecke führt bzw. führte von Darmstadt Ost über B

Länge

13,1 km – Gesamtstrecke
8,8 km – stillgelegt

Bevölkerung

Darmstadt – 164.792 (Stand 31.12.2023)
Roßdorf – 13.025 (Stand 31.12.2023)
Groß-Zimmern – 14.859 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Darmstadt Ost, Glasberg (bis 1924), Rothes Kreuz (bis 1924), Roßdorf, Gundershausen, Groß-Zimmern.

Initiativen

Keine

Stilllegung

01.06.1966 – Personenverkehr
23.09.1966 – Güterverkehr und Gesamtverkehr – Abschnitt Groß-Zimmern bis Roßdorf
22.05.1982 – Güterverkehr und Gesamtverkehr – Abschnitt Roßdorf bis Darmstadt Ost

Regionalplan

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt ist die Strecke als Trassensicherung eingetragen.

Bahnstrecke Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern – Fortsetzung

Nahverkehrspläne

Keine Berücksichtigung im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV).
Im Lokalen Nahverkehrsplan der DADINA ist eine „Überprüfung des Bedienangebots im Korridor Darmstadt – Groß-Zimmern“ eingetragen.

Begutachtung

2012-2014 u. 2017 – Untersuchung für die DADINA – Machbarkeit mehrspurige Straßenbahn
2017 – für RMV Voruntersuchung als Eisenbahnstrecke

Auffassung und erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

ÖPNV-Potential nach DA-Innenstadt ist mit diversen (Schnell-) Bussen aus fast allen Orten nahezu ausgeschöpft. Roßdorf und Groß-Zimmern sind die einzigen Kommunen mit über 10.000 Einwohnern und ohne Direktzüge in die Mainmetropole. Letztere sind nur auf Basis der Normalspur möglich. PRO BAHN sieht sich in seiner Auffassung bestätigt, dass eine Schienenanbindung in Form der Reaktivierung bestätigt wurde.

Rodgaubahn (stillgelegter Abschnitt)

	Teilstrecke Dieburg – Groß-Zimmern
	Teilstrecke Groß-Zimmern – Reinheim

Dieburg – Groß-Zimmern (– Reinheim)

Streckennummer: 3661

Situationsbeschreibung

Streckenverlauf

Länge

4,3 km – zu reaktivierender Abschnitt
9,2 km – Gesamtstrecke

Bevölkerung

Dieburg – 15.723 (Stand 31.12.2023)
Groß-Zimmern – 14.859 (Stand 31.12.2023)
Reinheim (Odenwald) – 16.729 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Dieburg, Groß-Zimmern, Spachbrücken, Reinheim

Initiativen

keine

Stilllegung

28.05.1965 – Einstellung des Personenverkehrs

01.04.1967 – Gleisabbau zwischen Dieburg und Groß-Zimmern

91.04.1989 – Gleisabbau zwischen Groß-Zimmern und Reinheim

Regionalplan

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt ist eine Trassensicherung eingetragen

Nahverkehrspläne

Im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) nicht enthalten.

Begutachtung

keine

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Strecke kann auch unabhängig von der Strecke Darmstadt-Groß-Zimmern reaktiviert werden. Die Strecke soll unabhängig eines aktuellen Reaktivierungsverfahrens als Trasse dauerhaft gesichert bleiben.

Der Abschnitt von Groß-Zimmern nach Reinheim lässt sich so ohne weiteres nicht mehr herstellen. Daher die entsprechende Kategorie für diesen Streckenabschnitt.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Keine weitergehenden Angaben.

	Teilstrecke Reinheim – Groß-Bieberau
	Teilstrecke Groß-Bieberau – Brensbach
	Teilstrecke Brensbach – Reichelsheim (Odenwald)

Reinheim – Groß-Bieberau**Streckennummer:****Situationsbeschreibung**

Die Strecke ist im Abschnitt von Groß-Bieberau bis Reichelsheim abgebaut. Die neben der Strecke verlaufende Landstraße wurde später zur B 38 ausgebaut und verbreitert, so dass die ehemalige Eisenbahntrasse Teil der Straßentrasse wurde. Zwischen Reinheim und Groß-Bieberau ist die Trasse inkl. der Gleise noch vorhanden.

Streckenverlauf**Länge**

3,3 km - zu reaktivierender Abschnitt
17,9 km - Gesamtstrecke

Bevölkerung

Reinheim (Odenwald) – 16.729 (Stand 31.12.2023)
Groß-Bieberau – 4.762 (Stand 31.12.2023)
Brensbach – 5.043 (Stand 31.12.2023)
Fränkisch-Crumbach – 2.952 (Stand 31.12.2023)
Reichelsheim (Odenwald) – 6.922 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Reinheim, Groß-Bieberau, Wersau, Brensbach, Nieder-Kainsbach, Fränkisch-Crumbach, Unter-Gersprenz, Ober-Gersprenz, Kirch- und Pfaffenbeerfurth, Bockenrod, Reichelsheim (Odenwald)

Initiativen

Odenwaldbahn-Initiative
Regionales Schienenbündnis Darmstadt-Dieburg

Stilllegung

26.05.1963 – Personenverkehr auf der Gesamtstrecke
04.08.1964 – Gesamtverkehr auf der Teilstrecke Groß-Bieberau – Reichelsheim
31.08.1964 – Gleisabbau
31.03.2018 – Gesamtverkehr auf der Teilstrecke Reinheim – Groß-Bieberau

Regionalplan

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt ist die Trassensicherung für den Abschnitt Reinheim – Groß-Bieberau eingetragen.

Nahverkehrspläne

Im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) befindet sich keine Eintragung.

Begutachtung

Bislang keine von staatlichen Stellen veranlasste Begutachtung.

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Die Bahnstrecke muss in jedem Fall im Abschnitt Reinheim – Groß-Bieberau reaktiviert werden. Die konstruktiven Ingenieurbauwerke (Tunnel Reinheim, Brücke über die B 426 bzw. Gemeindestraße in Reinheim) befinden sich im akzeptablen Zustand, was ideale Voraussetzungen bedeutet und keine Kosten für die komplette Erneuerung der Gleise nötig sind. In Reinheim kann ein Flügelungs- und Kopplungskonzept mit der Odenwaldbahn greifen. Die Gesprenztalbahn kann neben dem Personenverkehr auch für den Güterverkehr genutzt werden, um den dortigen Steinbruch, ggf. auch die dortige Containeranlage zu nutzen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Instandsetzung der Strecke und des Bahnhofs Groß-Bieberau (Bahnsteig) erforderlich. Ertüchtigung des Bahnhofs Reinheim für Flügelzugbetrieb. Evtl. Neubau des Haltepunkts Reinheim Siedlung. Erneuerung bzw. Wiederherstellung der Anbindung des Steinbruchs und der Containeranlage in Groß-Bieberau.

Bachgaubahn



Höchst (Odenwald) – Aschaffenburg

Streckennummer: 5222

Situationsbeschreibung

Die Bachgaubahn ist in weiten Teilen zurückgebaut. Es gibt Überbauungen in den Orten durch Einkaufsmärkte und weitere Gebäude.

Streckenverlauf

Länge

29,8 km (Abschnitt Aschaffenburg Süd bis Höchst im Odenwald)

Bevölkerung

Höchst im Odenwald – 10.350 (Stand 31.12.2023)

Breuberg – 7.556 (Stand 31.12.2023)

Mömlingen – 4.932 (Stand 31.12.2023)

Großostheim – 16.388 (Stand 31.12.2023)

Aschaffenburg – 72.918 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Aschaffenburg Hbf (*Bayern*), Aschaffenburg Süd (*Bayern*), Aschaffenburg-Nilkheim (*Bayern*), Großostheim (*Bayern*), Pflaumheim Ort (*Bayern*), Pflaumheim-Wenigumstadt (*Bayern*), Mömlingen Ort (*Bayern*), Mömlingen (*Bayern*), Hainstadt (*Hessen*), Neustadt (Odenwald) (*Hessen*), Sansbach (*Hessen*), Höchst im Odenwald (*Hessen*)

Initiativen

Bachgaubahn-jetzt

Stilllegung

25.05.1974 – Personenverkehr auf der Gesamtstrecke

25.05.1974 – Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Großostheim und Neustadt (Odw.)

01.08.1974 – Abbau der Gleise zwischen Großostheim und Neustadt (Odenwald)

28.09.1991 – Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen AB-Nilkheim und Großostheim
und Umwandlung eines kleinen Reststücks in ein Betriebsgleis

01.01.1995 – Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Neustadt (Odw.) und Sandbach

31.10.1998 – Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Sandbach und Höchst (Odw.)

01.04.1999 – Gleisabbau zwischen Neustadt (Odw.) und Höchst (Odw.)

11.02.2012 – Stilllegung des Abschnitts Aschaffenburg Süd bis AB-Nilkheim

Regionalplan

Keine Aussagen in den beiden betreffenden Regionalplänen in Hessen und Bayern.

Nahverkehrspläne

Keine Aussage in den betreffenden Nahverkehrsplänen in Hessen und Bayern

Begutachtung

Keine aktuellen Gutachten, frühere Gutachten aus Anfang der 2010er Jahre werden von Teilen der aktiven Zivilgesellschaft angezweifelt.

Auffassung und erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Schwierigkeiten in Siedlungsbereichen und Interessenkonflikte aufgrund der Nachnutzungen werden unweigerlich auftreten. Hier muss nach intelligenten Lösungen gesucht werden. Ein Wiederaufbau der Bahnstrecke würde in jedem Fall erhebliche Vorteile bieten, wenn zwischen dem Odenwald und Unterfranken die Klein-, Mittelzentren sowie das Oberzentrum wieder über die Schiene miteinander verbunden wären. Für die Strecke braucht es Zeit, um sie gegenüber Teilen der Bevölkerung durchzusetzen. Ggf. muss, wie andernorts bereits intensiv diskutiert, für die neue Schiene anders trassiert, nach BO Strab ausgebaut werden

Bahnstrecke Groß Gerau-Dornberg – Abzw. Eichmühle (– Klein-Gerau)



Groß Gerau-Dornberg – Abzw. Eichmühle (– Klein-Gerau)

Streckennummer: 3534

Situationsbeschreibung

Die Verbindungskurve ist weiterhin vorhanden, wird jedoch nicht mehr für den Personenverkehr genutzt.

Streckenverlauf

Der Abzweig Eichmühle wurde konzipiert, um mit dem Zug ohne Richtungswechsel von der Riedbahn aus Richtung Mannheim zur Rhein-Main-Bahn in Richtung Darmstadt zu fahren. Auf der Riedbahn ist der letzte Personenbahnhof vor dem Abzweig Groß-Gerau-Dornberg und auf der Rhein-Main-Bahn ist dieser Klein-Gerau.

Länge

2,15 km

Bevölkerung

Groß-Gerau – 26.614 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

keine

Initiativen

keine

Stilllegung

Keine Streckenstilllegung. Die Nahverkehrsleistungen wurden mit Wirkung zum 27.05.1995, einem Tag vor Gründung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) nicht mehr aufrechterhalten.

Regionalplan

Bedarf keiner besonderen Erwähnung.

Nahverkehrspläne

Keine Eintragung in dem Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) enthalten.

Begutachtung

keine

Bahnstrecke Groß Gerau-Dornberg – Abzw. Eichmühle (– Klein-Gerau) **– Fortsetzung**

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Mit dieser Relation können schnell und ohne Netzausbau sofort Bahnleistungen von Darmstadt nach Riedstadt und die südlich angrenzenden Kommunen im Landkreis Groß-Gerau und im Landkreis Bergstraße liegen, geschaffen werden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Politischer und gesellschaftlicher Wille

Überwaldbahn

	Teilabschnitt Mörlenbach – Wald-Michelbach
--	--

	Teilabschnitt Wald-Michelbach – Grasellenbach-Wahlen
--	--

Mörlenbach – Wald-Michelbach – Grasellenbach-Wahlen

Streckennummer: 3579

Situationsbeschreibung

Die Bahntrasse ist noch auf der gesamten Strecke zwischen Mörlenbach und Wahlen erhalten. Botschaften für eine Reaktivierung kamen bei der Politik in den 2000er und 2010er Jahren nicht an. Stattdessen entschloss man sich zum Ankauf und zur Umstellung des Streckenabschnitts Mörlenbach – Wald-Michelbach auf „Solardraisinen“ entschloss. Der Start war am 08.06.2013. Schon während der Sanierungsarbeiten erwies sich die Sache als unwirtschaftlich, sie wird mit Hängen und Würgen weiterbetrieben.

Auf dem Streckenabschnitt Wald-Michelbach bis Grasellenbach-Wahlen ist seit dem Jahr 2000 ein Bahntrassenradweg angelegt.

Streckenverlauf

Länge

15,9 km – Gesamtabschnitt Mörlenbach – Wahlen
9,6 km – Teilabschnitt Mörlenbach – Wald-Michelbach
6,3 km – Teilabschnitt Wald-Michelbach – Wahlen

Bevölkerung

Mörlenbach – 10.154 (Stand 31.12.2023)
Wald-Michelbach – 10.840 (Stand 31.12.2023)
Grasellenbach – 4.177 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Mörtenbach, Weiher, Kreidach, Wald-Michelbach, Unter-Wald-Michelbach-Aschbach, Affolderbach, Wahlen

Initiativen

Bündnis für Innovativen Nahverkehr im Überwald und Weschnitztal - kurz "INa-Bündnis

Stilllegung

24.09.1983 – Personenverkehr

01.03.1984 – Gesamtverkehr im Abschnitt zwischen Wald-Michelbach und Wahlen

01.06.1985 – Gleisabbau im Abschnitt zwischen Wald-Michelbach und Wahlen

31.03.1994 – Gesamtverkehr im Abschnitt zwischen Wald-Michelbach und Wahlen

Regionalplan

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt ist die Trassensicherung eingetragen.

Nahverkehrspläne

Im Nahverkehrsplan, welcher für den Landkreis Bergstraße der Verkehrsverbund Rhein/Neckar zu verantworten hat, gibt es keine Aussagen.

Begutachtung

Keine

Auffassung und erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Die Bahnstrecke ist zwischen Mörtenbach und dem ebenso einwohnerstarken Wald-Michelbach anzustreben zu reaktivieren. Die Bausubstanz gibt das her. Die örtlichen Initiative, welche sich nach dem politischen Akt mit der Solardraisine mit den schlechten Werten in der Neuzeit gegründet hat, wird vom PRO BAHN Landesverband Hessen in der inhaltlichen Sache unterstützt. Der Abschnitt zwischen Wald-Michelbach und Grasellenbach-Wahlen muss in jedem Fall als Baukörper erhalten und für eine Trassensicherung erhalten bleiben.

STANDPUNKTEKATALOG REAKTIVIERUNG UND WIEDERAUFBAU VON BAHNSTRECKEN IN HESSEN

TEIL D: BAHNTRASSEN KOMPLETT OHNE PERSPEKTIVE

NORDHESSEN

Twistetalbahn: Teilstrecke Warburg – Volkmarsen



Warburg – Volkmarsen (– Korbach)

Streckennummer: 2972

Länge:

14,7 km

Stilllegung

28.05.1967 – Einstellung Personenverkehr

10.03.1977 – Einstellung Güterverkehr

31.12.1982 – Gleisabbau

Haltestellen (NRW) = Nordrhein-Westfalen

Warburg (Westf.) (NRW), Warburg Altstadt (NRW), Wommeln (NRW),
Weida (NRW), Volkmarsen (Hessen)

Situationsbeschreibung

Die Bahntrasse ist in weiten Teilen noch vorhanden. Sie verläuft größtenteils in Nordrhein-Westfalen (NRW). Heute verläuft teilweise der Twiste-Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse. Andere Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, in den Ortslagen haben teilweise Überbauungen stattgefunden.

Ruhr-Eder-Bahn (hessischer Teil)



Nuttlar – Winterberg – Hallenberg – Allendorf (Eder) (– Frankenberg (Eder))

Streckennummer: 2854

Länge:

53,1 km (von Nuttlar bis Allendorf (Eder))

Stilllegung

14.11.1966 – Einstellung Güterverkehr (neue Liniennummer=

28.05.1967 – Einstellung des Gesamtverkehrs

Haltestellen (NRW) = Nordrhein-Westfalen

Nuttlar (NRW), Bigge (NRW), Steinhelle (NRW), Wulmeringhausen (NRW), Brunschappel (NRW), Siedlinghausen (NRW), Silbach (NRW), Winterberg (NRW), Züschen (NRW), Liesen (NRW), Liese (NRW), Hallenberg (NRW), Bromskirchen (Hessen), Osterfeld (Hessen), Allendorf (Eder) (Hessen)

Situationsbeschreibung

Die Ruhr-Eder-Bahn ist nur noch im Abschnitt Nuttlar-Winterberg noch in Betrieb. Der übrige Abschnitt ist schon lange abgebaut. Es haben mehrere Überbauungen der Bahntrasse stattgefunden. Die Strecke ist so ohne weiteres nicht mehr im Sinne eines Wiederaufbaus bzw. der Reaktivierungen nicht mehr herstellbar.

Knüllwaldbahn



(Bad Hersfeld –) Niederaula – Oberaula – Schwalmstadt-Treysa

Streckennummer: 3810

Länge:

50,8 km (von Niederaula bis Schwalmstadt-Treysa)

Stilllegung

22.08.1977 – Personen- und Güterverkehr sowie Gleisabbau
zwischen Niederaula und Oberaula – auf Dauer nach einem starken Unwetter
01.06.1984 – Personenverkehr Oberaula – Schwalmstadt-Treysa
31.05.1984 – Güterverkehr Niederaula – Oberaula und Gleisabbau
31.08.1995 – Güterverkehr Oberaula – Schwalmstadt-Treysa
15.04.1999 – Gesamtstilllegung – nach mehrjährigem Museumsbahnverkehr
28.09.2010 – Gleisabbau

Haltestellen

Niederaula, Klebam Kirchheim, Frielingen, Oberaula, Hausen, Olberode, Weißenborn, Ottrau, Kleinropperhausen, Nausis, Neukirchen, Riebelsdorf, Zella, Loshausen, Ziegenhain-Süd, Treysa

Situationsbeschreibung

Die Trasse ist abgebaut. Über die Bahnstrecke führt von Kirchheim bis Schwalmstadt-Treysa der „Rotkäppchenradweg“

**Neuental-Zimmersrode – Gilserberg – Gemünden (Wohra)****Streckennummer: 3945****Länge:**

19,5 km

Stilllegung

28.05.1972 – Einstellung Personenverkehr und Einstellung Güterverkehr Gilserberg-Gemünden
19.12.1981 – Einstellung Güterverkehr Zimmersrode-Gemünden und Gleisabbau
Danach direkt Abbau der Gleise auf gesamter Strecke.

Haltestellen

Zimmersrode, Reptich, Jesberg, Densberg, Densberg-Schönstein, Gilserberg, Moisscheid, Gemünden (Wohra)

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, in den Ortslagen haben teilweise Überbauungen stattgefunden.

Bahnstrecke Waldkappel – Malsfeld (Teilabschnitt Kanonenbahn)**Waldkappel – Spangenberg – Malsfeld****Streckennummer: 6710****Länge:**

27,4 km

Stilllegung

26.05.1974 – Einstellung Personenverkehr
26.05.1974 – Einstellung Güterverkehr im Abschnitt Spangenberg – Waldkappel
31.05.1986 – Einstellung Güterverkehr im Abschnitt Malsfeld – Spangenberg
31.03.1994 – Gleisabbau

Haltestellen

Waldkappel, Friemen-Mäckelsdorf, Burghofen, Bischofferode, Pfieffe, Beieröde, Spangenberg, Adelshausen, Malsfeld

Bahnstrecke Waldkappel – Malsfeld (Teilabschnitt Kanonenbahn) **– Fortsetzung**

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung in kleineren Teilabschnitten verschwunden, größere Abschnitte sind noch als Bahndamm ohne Schienen und mit starkem Bewuchs vorhanden. In den Ortslagen haben teilweise Überbauungen stattgefunden. Die Strecke ist nicht mehr aufbaubar.

Bahnstrecke (Leinefelde –) Silbeshausen– Geismar – Schwebda – Eschwege (Teilabschnitt Kanonenbahn)



Leinefelde – Silbeshausen – Geismar – Schwebda – Eschwege

Streckennummer: 6710

Länge:

4,6 km – Einzelstrecke Eschwege-Schwebda

45,9 km – Gesamtstrecke Schwebda-Wartha

Stilllegung

1945 – komplette Einstellung des Zugverkehrs im Abschnitt Geismar-Schwebda

29.05.1981 – Einstellung Personenverkehr im Abschnitt Schwebda – Eschwege

01.10.1994 – Einstellung des Gesamtverkehrs im Abschnitt Schwebda – Eschwege

31.03.1994 – Gleisabbau

Haltestellen

Leinefelde (*Thüringen*), Birkungen (*Thüringen*), Silberhausen (*Thüringen*),
Dingelstädt (*Thüringen*), Kefferhausen (*Thüringen*), Küllstedt (*Thüringen*),
Effeler (*Thüringen*), Großbartloff (*Thüringen*), Lengenfeld unterm Stein (*Thüringen*),
Geismar (*Thüringen*), Schwebda (*Hessen*), Grebendorf (*Hessen*), Eschwege (*Hessen*)

Situationsbeschreibung

Die Gleise auf der Trasse in Thüringen sind noch im Abschnitt von Silberhausen bis Geismar vorhanden. Es besteht jedoch das Anschlussgleis an die heute als Bahnstrecke Leinefelde-Gotha beschriebene Strecke ist jedoch gekappt. Im Abschnitt Silberhausen bis Geismar wird die Strecke mit Fahrraddräsen betrieben.

Der Streckenabschnitt von Geismar bis Schwebda wurde direkt nach dem Zweiten Weltkrieg mit der innerdeutschen Grenze und dem Eisernen Vorhang getrennt und nicht wieder aufgebaut. Der Streckenabschnitt Schwebda-Eschwege wurde mit dem Abschnitt Schwebda-Wartha als Bahnstrecke betrieben.



(Eschwege-)Schwebda-Wanfried-Treffurt-Wartha

Streckennummer: 3931

Länge:

4,6 km – mit bedienter Abschnitt Eschwege-Schwebda der Kanonenbahn
45,9 km – Strecke Schwebda-Wartha
12,7 km – hessischer Abschnitt von Schwebda bis Landesgrenze Hessen/Thüringen
33,2 km – thüringischer Abschnitt von Landesgrenze Hessen/Thüringen bis Wartha
5,4 km Übergang abgebaute Strecke während deutscher Teilung

Stilllegung

1945 – komplette Einstellung des Zugverkehrs im Abschnitt Wanfried und Treffurt, dann bis Heldra Wiederaufnahme

31.05.1952 – Stilllegung zwischen Treffurt und Mihla

1952 – Rückbau zwischen Treffurt und Mihla

13.05.1962 – Einstellung Personenverkehr zwischen Wartha und Mihla

1968 – Einstellung Güterverkehr und Rückbau zwischen Wartha und Mihla

06.06.1966 – Stilllegung Personenverkehr zwischen Wanfried-Altenburschla(-Heldra)

02.02.1970 – Stilllegung zwischen Großburschla und Heldra

31.05.1981 – Einstellung Personenverkehr im Abschnitt Schwebda – Wanfried

31.12.1995 – Einstellung Güterverkehr und Gleisabbau im Abschnitt Schwebda-Wanfried

1998 – Rückbau Schwebda-Wanfried

Die Trasse ist abschnittsweise der Werratal-Radweg.

Haltestellen

Abschnitt der Kanonenbahn, welcher wegen der deutschen Teilung mit bedient wurde:

Eschwege (Hessen), Grebendorf (Hessen), Schwebda (Hessen)

Abschnitt nördliche Werratalbahn

Schwebda (*Hessen*), Frieda (*Hessen*), Wanfried (*Hessen*), Altenburschla (*Hessen*),

Großburschla (*Thüringen*), Heldra (*Thüringen*), Treffurt (*Thüringen*),

Falken (*Thüringen*), Miehla (*Thüringen*), Buchenau (*Werra/Thüringen*), Ebenau (*Thüringen*),

Creuzburg (*Thüringen*), Pferdsdorf (*Thüringen*), Wartha (*Thüringen*)

Situationsbeschreibung

Nach der deutschen Teilung wurde in Hessen eine kombinierte Stichstrecke im Personenverkehr zwischen Eschwege und Wanfried bis 1981 befahren. Die Strecke ging bis an die Grenze bei Heldra. Es gab zunächst noch die Bahnstationen Großburschla und Heldra, welche in Hessen lagen. Die beiden Orte selbst lagen jedoch in Thüringen in der DDR.

Nachdem im hessischen Teil ab 1998 die Bahnstrecke komplett zurückgebaut wurde, sind Teile völlig anders genutzt. Teile der ausgebauten B 249 liegen auf der alten Bahntrasse, Teile sind heute Bestandteil des Werratal-Radwegs.

Ulstertalbahn



Vacha-Tann-Hilders

Streckennummer:

3815 – Philippsthal-Tann (Rhön)

3821 – Tann-Aura

Länge:

39,1 km

Die Bahntrasse verläuft sowohl durch Hessen als auch durch Thüringen

Stilllegung

1952 – von Vacha bis Tann (Rhön)

1961 – Personenverkehr von Tann (Rhön) bis Hilders

1977 – Gleisabbau von Tann (Rhön) bis Hilders

2000 – Wiederaufbau Werk Hattorf-Untereibzbach für Güterverkehr

Haltestellen

Vacha (*Thüringen*), Philippsthal Süd (*Hessen*), Untereibzbach (*Thüringen*),
Pferdsdorf (*Thüringen*), Wenigentaft-Mansbach (*Thüringen*), Buttlar (*Thüringen*),
Geisa (*Thüringen*), Schleid (*Thüringen*), Motzlar (*Thüringen*), Günthers (*Hessen*),
Tann (*Hessen*), Habel-Lahrbach (*Hessen*), Hilders (*Hessen*)

Situationsbeschreibung

Über die Strecke führt mittlerweile in weiten Teilen der Ulstertal-Radweg genutzt. Es bestehen an mehreren Stellen Komplett-Umnutzungen und Überbauungen.

Ein kleiner Abschnitt zwischen Werk Hattorf und Untereibzbach wurde 2000 wieder aufgebaut und als Streckenabschnitt der Werratalbahn für Güterverkehr der Firma K+S (Kali und Salz) genutzt. Hierzu stehen extra Hinweise unter „Werratalbahn“



Bad Hersfeld-Schenklengsfeld – Heimboldshausen

Streckennummer: 9380

Länge:

26,0 km

Stilllegung

30.12.1993 – Personenverkehr

31.12.1993 – Güterverkehr

01.08.1999 – Gleisabbau zwischen Bad Hersfeld und Schenklengsfeld

Haltestellen

Bad Hersfeld, Sorga, Malkomes, Schenksolz, Lampertsfeld, Schenklengsfeld, Wehrshausen, Ransbach, Heimboldshausen

Situationsbeschreibung

Der Güterverkehr wurde am 31. Dezember 1993 eingestellt. Der Personenverkehr endete bereits einen Tag vorher mit der letzten planmäßigen Fahrt des VT 50 als Zug 12 von Werk Hattorf nach Bad Hersfeld. Die Gleise zwischen Bad Hersfeld und Schenklengsfeld wurden im August 1999 abgebaut und stattdessen wurde ein Radweg (Solztalradweg) auf der Trasse eingerichtet. 1995 überführte die IGE Werrabahn ihre Fahrzeugsammlung von Gerstungen nach Schenklengsfeld und nutzte die Gleisanlagen einige Jahre lang.

Die etwa elf Kilometer lange Reststrecke zwischen Schenklengsfeld und Heimboldshausen wurde Anfang 2008 zur Übernahme durch Dritte ausgeschrieben und am 11. September 2009 an den Förderverein Werra-Fulda-Bahn e. V. verkauft, der dort einen Museumsbahnbetrieb einrichten möchte. Der Radweg wird auf Wegen neben der Schiene in Richtung Ransbach weitergeführt werden. Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Abschnitt Philippsthal – Schenklengsfeld war zuletzt die Hersfelder Eisenbahn Gesellschaft. Die Strecke wurde ab dem 11. März 2017 kurzzeitig auf der Online-Vertriebsplattform Ebay zum Verkauf angeboten.

Im Februar 2018 beschloss der Förderverein Werra-Fulda-Bahn auf seiner Mitgliederversammlung den Verkauf an einen niederländischen Investor für einen symbolischen Euro. Dieser Verkauf kam nicht zustande. Nach dem Ende der Bedienung des Anschlusses Hera endete der Verkehr und die Instandhaltung der Strecke, woraufhin im Gleis kleine Bäume wuchsen. Im Sommer 2020 begann der schrittweise Freischnitt und die Instandsetzung des Streckenabschnitts. Durch einen am 29. Dezember 2022 unterzeichneten Pachtvertrag wurde der Streckenabschnitt mit dem Ziel der Reaktivierung im Güterverkehr an die RbT Regiobahn Thüringen verpachtet.



Hünfeld – Eiterfeld – Eiterfeld-Treitschfeld – Wenigentaft-Mansbach

Streckennummer: 3813

Länge:

14,5 km

Stilllegung

01.06.1945 – Abschnitt Treitschfeld – Wenigentaft-Mansbach wegen deutscher Teilung
28.05.1972 – Personnenverkehr Abschnitt Hünfeld-Treitschfeld
01.01.1976 – Einstellung Güterverkehr Abschnitt Eiterfeld bis Treitschfeld
31.12.1991 – Einstellung Güterverkehr Abschnitt Hünfeld bis Eiterfeld
01.07.1995 – Gleisabbau auf gesamter Strecke

Haltestellen

Hünfeld, Burghaun Ost, Steinbach (Rhön), Leimbach (Rhön), Eiterfeld, Großentaft, Treitschfeld, Wenigentaft-Mansbach (Thüringen)

Situationsbeschreibung

Anfang der 2000er Jahre traf man die Entscheidung, nach den Erfolgen andernorts, auf der verwilderten Bahntrasse einen Bahnradweg anzulegen, seither befindet sich hier der durchgehend asphaltierte „**Kegelspiel-Radweg**“. Er wurde weitgehend auf der eigentlichen Trasse angelegt und verläuft nur auf wenigen, kurzen Abschnitten die Trasse begleitend.

Aufgrund des sich sehr großer Beliebtheit erfreuenden Kegelspiel-Radwegs und der Bedeutung für den Tourismus in der Rhön ist nicht mehr mit einer Rückumwandlung vom Radweg zur Bahnstrecke zu rechnen.

Milseburgbahn

(auch Biebertalbahn bezeichnet)



Fulda – FD-Götzenhof – Hilders – Ehrenberg-Wüstensachsen

Streckennummer: 3820

Länge:

35,2 km

Stilllegung

25.07.1966 – Einstellung Personenverkehr – Abschnitt Hilders-Wüstensachsen
01.03.1970 – Einstellung Güterverkehr und Gleisabbau
27.09.1986 – Einstellung Personenverkehr zwischen Fulda und Hilders
31.12.1992 – Einstellung Güterverkehr – Abschnitt FD-Götzenhof – Hilders
01.11.1995 – Gleisabbau – Abschnitt FD-Götzenhof – Hilders

Haltestellen

Fulda, Götzenhof, Metzdorf-Almendorf, Wiesen (Kreis Fulda), Niederbieber, Langenbieber, Bieberstein, Milseburg, Rupsroth, Eckweisbach, Hilders, Batten, Seiferts, Wüstensachsen

Situationsbeschreibung

Aufgrund des sich ständig verschlechternden Zustandes der Gleisanlagen fuhr letztmals am 25. September 1966 ein Personenzug von Hilders nach Wüstensachsen, anschließend erfolgte die Bedienung dieses Abschnittes im Schienenersatzverkehr-

2003 wurde auf der Bahntrasse ab Götzenhof bis Hilders der **Milsburgradweg** gebaut. Lediglich zwischen Rupsroth und Liebhardts verläuft dieser auf circa einem Kilometer Länge auf einem Feldweg parallel zur ehemaligen Bahntrasse.

Größte Station an der Strecke war der Bahnhof Hilders mit acht Weichen und 450 m Nebengleisen.

Aufgrund des sich sehr großer Beliebtheit erfreuenden Milseburgradwegs und der Bedeutung für den Tourismus in der Rhön ist nicht mehr mit einer Rückumwandlung vom Radweg zur Bahnstrecke zu rechnen.

Bahnstrecke Bad Salzschlirf – Niederjossa



Bad Salzschlirf – Schlitz – Niederaula-Niederjossa

Streckennummer: 3812

Länge:

23,3 km

Stilllegung

1973/1974 – Schlitz-Niederjossa
1989

Haltestellen

Bad Salzschlirf, Ützhausen, Niederstoll, Bernshausen, Schlitz, Hutzdorf, Queck, Rimbach, Oberwegfurt, Niederjossa

Situationsbeschreibung

Über die Strecke führt mittlerweile fast komplett der Fulda-Radweg und mehrere Hessen-Radwanderwege. Es gibt einzelne Komplett-Umnutzungen und Überbauungen

**Sinntal-Jossa – Bad Brückenau – Wildflecken****Streckennummer: 5211****Länge:**

30,7 km

Stilllegung

27.05.1988 – Personenverkehr

17.10.2002 – Güterverkehr (Gesamtverkehr)

15.04.2017 – Gleisabbau

Haltestellen

Jossa (*Hessen*), Altengronau Süd (*Hessen*), Zeitlofs (*Bayern*), Trübenbrunn (*Bayern*), Rupboden (*Bayern*), Eckarts (*Bayern*), Wernatz (*Bayern*), Brückenau Bad (*Bayern*), Sinnthalhof (*Bayern*), Brückenau Stadt (*Bayern*), Brückenau Ost (*Bayern*), Römershag (*Bayern*), Oberriedenberg (*Bayern*), Oberbach (*Bayern*), Wildflecken (*Bayern*), Oberwildflecken (*Bayern*), Kreuzberg (*Bayern*), Arnsberg (*Bayern*)

Situationsbeschreibung

Der schon immer untergeordnete Personenverkehr entwickelte sich wegen der Konkurrenz zum Individualverkehr stark rückläufig. Nachdem die Deutsche Bundesbahn mit dem Sommerfahrplan 1982 den Wochenendverkehr auf der Strecke eingestellt hatte und den Abschnitt Bad Brückenau–Wildflecken bis auf ein einziges Zugpaar nicht mehr bedient hatte, stellte sie den Personenverkehr auf der Strecke zum 27. Mai 1988 vollständig ein.

Der Güterverkehr war viel bedeutender. Neben der Holzverladung waren Hauptkunden die Bundeswehr mit der Bekleidungskammer Süd sowie ein größerer Gewerbebetrieb in Oberwildflecken, daneben befuhren regelmäßig Militärzüge die Strecke. Mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus Wildflecken im Jahr 1994 ging der Güterverkehr spürbar zurück, sodass die Strecke im Jahr 1996 auf vereinfachten Zugleitbetrieb umgestellt wurde. Noch im Jahr 1998 wurde der Gleisanschluss zur Bundeswehr grundhaft erneuert, die Entscheidung zur Einstellung fiel erst im Rahmen des Programms „MORA C“ der Deutschen Bahn. Am 4. Februar 2002 befuhr der letzte Güterzug die Strecke. Am 26. Juni 2002 musste der Streckenabschnitt Bad Brückenau–Wildflecken wegen eines Dammrutsches in Höhe des Haltepunktes Römershag gesperrt werden, die Sperrung der Gesamtstrecke folgte am 17. Oktober 2002.

DB Netz hatte die Strecke bereits 2001 zur Übernahme durch andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgeschrieben, wobei nur die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) Interesse zeigte. Nach jahrelangen Verhandlungen sprachen sich die meisten Kommunen entlang der Strecke schließlich für deren Umwidmung in einen Radweg aus, so dass keine Unterstützung für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs mehr bestand und sich die DRE zurückzog.

Bis zur endgültigen Stilllegung der Gesamtstrecke durch das Eisenbahn-B am 31. März 2005 fanden immer wieder Sonderfahrten von Eisenbahnvereinen statt. Schließlich stellte DB Netz Ende 2009 den Antrag zum Abbau der Strecke. Der tatsächliche Gleisabbau erfolgte schließlich im Oktober 2016.

Am 16. März 2012 wurde in einer gemeinsamen Pressemitteilung der regionalen PRO BAHN, VCD- und BUND-Gruppen die Gründung der Interessengemeinschaft Sinntalbahn-Kreuzbergbahn verkündet. Diese hatte das Ziel gemeinsam mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) die Strecke zu übernehmen und zu reaktivieren. Es sollte Bahn- und Radverkehr miteinander kombiniert werden. Aufgrund dieser Aktivitäten war das Entwidmungsverfahren vorerst gestoppt worden. Die Gemeinde Sinntal (Hessen) war allerdings weiterhin an der Entwidmung interessiert, um die Strecke in einen Radweg mit Anbindung nach Zeitlofs und Jossa umwandeln zu können. Der Förderverein Sinntal-Kreuzbergbahn und DB Netz unterzeichneten Ende April 2014 einen Pachtvertrag über die Strecke. Der Verein wollte die Bahnstrecke nun sanieren. Hierfür rechnete man mit einem Finanzbedarf von ca. 500.000 €.

Am 11. August 2015 hatte das Eisenbahn-Bundesamt im Bundesanzeiger die Anträge auf Freistellung nahezu der gesamten Strecke der Sinntalbahn bekanntgemacht. Diese Anträge wurden gestellt von der Marktgemeinde Zeitlofs, der Stadt Bad Brückenau, der Verwaltungsgemeinschaft Bad Brückenau und der Marktgemeinde Wildflecken. Die Anfang März 2016 erteilten Freistellungsbescheide des Eisenbahn-Bundesamtes wurden allerdings erst nach einem von der am Erwerb der Strecke interessierten Bahnbetriebsgesellschaft Stauden am 31. März 2016 eingelegten und später zurückgezogenen Widerspruch rechtskräftig.

Nachdem die Freistellungen 2017 rechtskräftig wurden und der Abbau der Gleise begann, beschloss der Verein Hessisch-Bayerische Sinntal-Kreuzbergbahn seine Liquidation. Der teilweise auf der Trasse der Sinntalbahn erbaute Rhönexpress-Bahnradweg wurde zum 28. Juni 2019 eröffnet. Bereits zum 1. Dezember 2018 erfolgte die Freigabe des ersten Teilstücks Zeitlofs – Bad Brückenau-Römershag.

Spessartbahn

(auch Biebertalbahn bezeichnet)



Gelnhausen–Lochborn (Schmalspurbahn)

Streckennummer:

Länge:

21,2 km

Stilllegung

23.07.1951 – Personenverkehr und Güterverkehr
01.06.1951

Haltestellen

Gelnhausen (Kreishaus), Höchst (Gelnhausen), Wirtheim (Kreishaus / Biebergemünd), Kassel (Biebergemünd), Lanzingen, Roßbach (Biebergemünd), Bieber (Biebergemünd), Lochmühle (Biebergemünd), Lochborn (Biebergemünd)

Situationsbeschreibung

Die Strecke hatte ihren Ausgangspunkt an Kreisbahnhof, einem Teil der Gesamtanlage des Bahnhofs Gelnhausen, welchen sie mit der Freigerichter Kleinbahn, einer Normalspurbahn, teilte. Sie hatte ihren Verlauf entlang des Flüsschens „Bieber“, einem linken Nebenfluss der hessischen Kinzig, flächenmäßig würde sie heute fast komplett in der Gemeinde Biebergemünd liegen. Sie diente neben dem Personenverkehr auch als Grubenbahn für den örtlichen Kobalt- und Erzabbau.

Die Strecke wurde, wie alle Schmalspurbahnen, in der „Epoche der Stilllegungen“ schon sehr früh eingestellt. Sie stellten ja auch meist einen Inselbetrieb dar, waren sehr langsam und daher für den Personentransport schnell unattraktiv. Reisezeit für 21,2 km eine Stunde. Der Zeitgeist der 1950er Jahre brachte es mit sich, dass seinerzeit die Bahntrassen sehr schnell auch in Flurbereinigungs- und Bodenordnungsverfahren aufgelassen wurden. So ist auch die Spessartbahn inzwischen weitgehend verschwunden.

Freigerichter Kleinbahn



Gelnhausen – Freigericht – Langenselbold

Streckennummer:

Länge:

20,0 km

Stilllegung

22.05.1955 – Einstellung Personenverkehr

30.09.1963 – Einstellung Güterverkehr

1965 – Gleisabbau

Haltestellen

Gelnhausen (Kreisbahnhof), Hailer, Meerholz (Kreisbahnhof), Niedermittlau (Kreisbahnhof), Bernbach, Altenmittlau, Horbach, Neuses, Somborn, Gondsroth, Neuenhaßlau, Langenselbold

Situationsbeschreibung

Die 20 km lange Freigerichter Kleinbahn verband eine Reihe von Orten am Nordrand des Spessarts, welche heute zum Teil zur in Gemeinde Freigericht aber auch zur Gemeinde Hasselroth gehören. Sie hatte für Orte Bahnstationen, welche auch eine Station an der Kinzigtalbahn hatten und heute noch haben. Die Stationen lagen jedoch an der anderen, durchaus zentraleren Seite des Ortes, im Gegensatz zu den Stationen der Hauptbahn. Die Freigerichter Kleinbahn war an ihren beiden Endpunkten in Gelnhausen und Langenselbold mit Umsteigemöglichkeiten an die Kinzigtalbahn Frankfurt am Main-Hanau-Fulda angebunden.

Auch diese Bahnstrecke ist in der Frühzeit der Stilllegungsepoche vom Netz genommen worden, so dass sie dann auch zeitnah die Bodenordnung erteilte. Zudem sind die Orte im Kinzigtal deutlich gewachsen. Wohnbebauung liegt in Teilen heute dort, wo früher einmal die Trasse war. Die Freigerichter Kleinbahn ist in der Form nicht mehr realisierbar.



Wächtersbach – Birstein – Grebenhain-Hartmannshain

Streckennummer:

Länge:

31,6 km

Stilllegung

- 28.09.1958 – Einstellung Personenverkehr und Gesamtverkehr des Streckenabschnitts Völzberg-Hartmannshain
- 01.06.1959 – Gleisabbau auf dem Streckenabschnitt Völzberg-Hartmannshain
- 30.05.1960 – Einstellung Personenverkehr und Gesamtverkehr des Streckenabschnitts Birstein-Völzberg und sofortiger Gleisabbau
- 27.05.1967 – Einstellung Personenverkehr zwischen Wächtersbach und Birstein
- 01.06.1967 – Einstellung Güterverkehr zwischen Wächtersbach und Birstein
- 31.10.1967 – Gleisabbau zwischen Wächtersbach und Birstein

Haltestellen

Wächtersbach, Wächtersbach Schwimmbad, Weilers, Schlierbach, Hellstein, Birstein, Unterreichenbach, Fischborn-Oberreichenbach, Radmühl-Wettges, Wüstwillenroth, Lichenroth, Völzberg, Hartmannshain

Situationsbeschreibung

In den Anliegerkommunen entstand schon kurze Zeit nach dem erfolgten Rückbau der Bahnanlagen die Idee, auf der Trasse einen Fahrradweg zu errichten. Die Veränderungen in den an die Bahntrasse angrenzenden Orten führte jedoch zu zahlreichen Überbauungen, so dass die Durchgängigkeit der Trasse nicht mehr gegeben war. Das schließt auch jedwede Gedanken an einen Wiederaufbau der Vogelsberger Südbahn aus, welche ohnehin durch eine strukturschwache Region verlaufen ist. Heute gibt es den **Vogelsberger Südbahnradweg**, er verläuft jedoch teilweise unabhängig von der größtenteils nicht mehr nutzbaren und teilweise überbauten Trasse der namensgebenden Bahnstrecke.



Glauburg-Stockheim – Gedern – Lauterbach (Hess.) Nord

Streckennummer: 3745

Länge:

65,1 km

Stilllegung

30.05.1975 (Personenverkehr)

Haltestellen

Glauburg-Stockheim, Selters, Ortenberg, Eckartsborn, Lißberg, Hirzenhain, Merkenfritz, Gedern, Ober-Seemen, Hartmannshain, Oberwald, Bermuthshain, Crainfeld, Grebenhain, Nösberts-Weidmoos, Ilbeshausen, Herbstein, Rixfeld, Eisenbach, Frischborn, Blitzenrod, Lauterbach (Hess.) Süd, Lauterbach (Hess. Nord)

Situationsbeschreibung

Über die Strecke führt überwiegend der „Vulkan-Radweg“, der erste Bahnradweg Hessens. In den Ortslagen von Grebenhain, Gedern und Ortenberg sind teils großflächige Überbauungen gegeben. Es ist zwar eine Trassensicherung in den Regionalplänen der Regierungsbezirke Gießen und Darmstadt eingetragen. Eine Reaktivierung ist jedoch angesichts der Situation unwahrscheinlich.

MITTELHESSEN

Bahnstrecke Nidda – Schotten



Nidda – Schotten

Streckennummer: 3741

Länge:

14,2 km

Stilllegung

29.11.1959 – Personenverkehr

29.02.1960 – Güterverkehr

30.06.1960 – Gleisabbau und Trassenrückbau

Haltestellen

Nidda, Kohden, Unter-Schmitten, Ober-Schmitten, Eichelsdorf, Rainrod, Schotten

Situationsbeschreibung

Aufgrund der Trassierung durch enge Dorfstraßen stellte die Bahn vom ersten Tag ein Verkehrshindernis und Unfallrisiko dar, was spätestens seit Beginn der Massenmobilisierung in den späten 1950er Jahren als nicht mehr akzeptabel angesehen wurde.

Die Strecke quasi in der Örtlichkeit nicht mehr vorhanden, in der Ortslage Nidda größtenteils überbaut. Sie ist durch Raumordnungs- und Flurbereinigungsverfahren in weiten Teilen aufgelassen worden.



Mücke – Laubach – Hungen-Villingen – Hungen

Streckennummer: 3740

Länge:

19,9 km

Stilllegung

31.05.1958 – Einstellung Personenverkehr – Abschnitt Freienseen bis Mücke
30.05.1959 – Einstellung Personenverkehr – Abschnitt Freienseen-Laubach-Hungen
01.04.1960 – Gleisabbau
31.12.1997 – Einstellung Güterverkehr
2007 – Gleisabbau Laubach-Hungen

Haltestellen

Hungen, Villingen, Wetterfeld, Laubach, Freienseen, Weickartshain,
Stockhausen (Oberhessen), Mücke

Situationsbeschreibung

Strecke ist auf der gesamten Distanz abgebaut. Nördlich der Ortslage Hungen beginnt ein Bahnradweg, welcher auf der Trasse bis nach Laubach führt. Ab dem Bahnhof Laubach ist die Trasse in Richtung Freienseen/Mücke in der Ortslage des Kernorts überbaut.
Im Abschnitt Freienseen-Mücke (Seentalbahn) sind weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, heute kaum noch erkennbar.

Bahnstrecke Villingen-Friedrichshütte



Hungen-Villingen – Laubach-Ruppertsburg – Laubach-Friedrichshütte

Streckennummer:

Länge:

4,1 km

Stilllegung

1929 – Auflassung Gesamtverkehr zwischen Ruppertsburg und Friedrichshütte, im Jahr 1959 zwischen Ruppertsburg und Villingen

Haltestellen

Villingen, Ruppertsburg, Friedrichshütte

Situationsbeschreibung

Die Strecke ist bis auf wenige Betriebsgebäude am Rande von Industrieanlagen quasi in der Örtlichkeit nicht mehr vorhanden. Sie ist durch Raumordnungs- und Flurbereinigungsverfahren in weiten Teilen aufgelassen worden.

Butzbach-Licher-Eisenbahn – Teil im Landkreis Gießen



(Butzbach-) Münzenberg-Lich-Grünberg

Streckennummer:

Länge:

4,1 km

Stilllegung

- 04.10.1953 – Personenverkehr im Abschnitt Lich – Grünberg
- 27.10.1961 – Personenverkehr im Abschnitt (Butzbach –)Münzenberg – Lich
- 27.10.1961 – Einstellung Gesamtverkehr und sofortiger Gleisabbau im Abschnitt Hof- und Dorf-Güll bis Lich
- 12.06.1975 – Einstellung Gesamtverkehr und sofortiger Gleisabbau zwischen Trais-Münzenberg und Hof- und Dorf-Güll
- 26.09.1985 – Einstellung Gesamtverkehr und sofortiger Gleisabbau zwischen Trais-Münzenberg und Münzenberg

Haltestellen

Münzenberg, Trais-Münzenberg, Muschenheim, Hof- und Dorf-Güll, Lich Süd, Lich, Nieder-Bessingen, Ober-Bessingen, Münster, Ettingshausen, Harbach, Queckborn, Grünberg

Situationsbeschreibung

Die frühere Strecke zwischen Münzenberg und Grünberg ist nur noch auf wenigen Abschnitten erkennbar, so im Bereich der Ortslage Muschenheim, südlich der Bahnhofs Lich durch die Grundstücksform der dort ansässigen Licher Brauerei, einen Abschnitt nordöstlich von Lich bis nach Nieder-Bessingen und anhand von Liegenschaften in den Gemarkungen Ober-Bessingen, Münster, Ettingshausen und Harbach. Im Bereich des Bahnhofs Grünberg sieht man von der einst einfädelnden Strecke nichts mehr. Es der gesamte Bereich bis an die Vogelsbergbahn heran überbaut. Durch Flurbereinigungsverfahren in den 1960er und 1970er Jahren sind die Außenbereiche der Gemarkungen in weiten Teilen völlig neu zugeschnitten worden, in den Ortslagen gibt es teilweise Überbauungen. Fazit: Die Strecke lässt sich nicht wieder herstellen.



Gießen – Heuchelheim a.d. Lahn – Biebertal-Bieber

„meterspurige Bahn“

Streckennummer:

Länge:

9,5 km

Stilllegung

30.09.1952 – Einstellung Personenverkehr

01.01.1963 – Einstellung Güterverkehr

Haltestellen

Gießen Personenbahnhof, Gießen Kleinbahnhof, Gießen Hardtallee, Heuchelheim (Ort), Heuchelheim-Mühlchen, Abendstern, Rodheim, Rodheim Nord, Bieber

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, in Ortslage weitreichend überbaut.

Marburger Kreisbahn



**Marburg Süd – Marburg-Cappel – Ebsdorfergrund-Heskem
– Ebsdorfergrund-Dreihausen**

Streckennummer:

Länge:

16,5 km

Stilllegung

30.11.1956 – Einstellung Personenverkehr

31.12.1972 – Einstellung Güterverkehr

1973 – Gleisabbau

Ein Reststück von 1 km im Verknüpfungsbereich mit der Main-Weser-Bahn diente noch als Anschlussgleis bis 1998

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden. Von Cappel bis Ebsdorf wurde ein Radweg auf der Trasse errichtet. Im Bereich der Bahnhöfe Marburg Süd, Ebsdorf und Wittelsberg ist die Trasse anderweitig überbaut.

Wohratalbahn



Kirchhain – Rauschenberg – Wohratal – Gemünden (Wohra)

Streckennummer: 3951

Länge:

19,5 km

Stilllegung

28.05.1972 – Einstellung Personenverkehr

19.12.1981 – Einstellung Güterverkehr und Gleisabbau

Haltestellen

Kirchhain, Haartmühle, Rauschenberg, Ernsthausen-Wambach, Halsdorf, Wohra, Gemünden-Süd, Gemünden (Wohra)

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, in den Ortslagen haben teilweise Überbauungen stattgefunden



Haiger – Breitscheid (Hessen)

Streckennummer: 3723

Länge:

12,3 km

Stilllegung

30.05.1980 – Personenverkehr

30.09.1997 – Güterverkehr

2006 – Gleisabbau im Gemeindegebiet Breitscheid

2011 – Gleisabbau im Gemeindegebiet Haiger

Haltestellen

Haiger, Flammersbach, Langenbaubach, Rabenscheid, Medenbach, Breitscheid

Situationsbeschreibung

Die Gleistrasse wird im Bereich des Tunnels bei Flammersbach als Radweg genutzt. Weite Teile sind, wie in vielen anderen Fällen, überwuchert. In Flammersbach sind Teile der Bahntrasse überbaut.

Westerwaldquerbahn (hessischer Teil)



Herborn (Hess.) – Herborn-Schönbach – Driedorf (–Westerburg)

Streckennummern:

3722 – Herborn bis Brs.-Erdbach

3747 – Brs.-Erdbach bis Montabaur

3722

Herborn–Erdbach)

3747 (Erdbach–Montabaur)

Länge:

74,3 km – Gesamtstrecke

23,0 km – Herborn-Mademühlen

(hessischer Teil bis kurz vor Landesgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz)

Stilllegungen

Abschnitt Herborn (Hess.) – Herborn-Schönbach

30.05.1980 – Personenverkehr

27.09.1985 – Güterverkehr

01.01.1991 – Gleisabbau

Abschnitt Herborn-Schönbach – Steinringsberg

31.05.1966 – Personenverkehr

01.06.1984 – Güterverkehr

01.01.1991 – Gleisabbau

Abschnitt Steinringsberg – Driedorf

31.05.1959 – Personenverkehr

01.06.1984 – Güterverkehr

01.01.1991 – Gleisabbau

Abschnitt Driedorf (Kernort) – Driedorf-Mademühlen

31.05.1959 – Personenverkehr

01.04.1974 – Güterverkehr

01.01.1991 – Gleisabbau

Abschnitt Mademühlen – Rennerod

31.05.1959 – Personenverkehr

01.01.1967 – Güterverkehr

01.01.1991 – Gleisabbau

Abschnitt Rennerod – Westerburg

31.05.1981 – Personenverkehr

18.05.1995 – Güterverkehr

Abschnitt Westerburg – Wallmerod

31.05.1981 – Personenverkehr

30.05.1985 – Güterverkehr

01.01.1991 – Gleisabbau

Abschnitt Westerburg – Montabaur

31.05.1981 – Personenverkehr

Streckenabschnitt ist für den Güterverkehr weiter in Betrieb

Haltestellen (Rl.-P.) = Rheinland-Pfalz

Herborn (Hessen), Burg-West (Hessen), Uckersdorf (Hessen), Amdorf (Hessen), Erdbach (Hessen), Schönbach (Hessen), Steinringsberg (Hessen), Driedorf (Hessen), Mademühlen (Hessen), Rehe (Rl.-P.), Rennerod (Rl.-P.), Niederroßbach-Neustadt (Rl.-P.), Fehl-Ritzhausen (Rl.-P.), Grube Alexandria (Rl.-P.), Höhn (Rl.-P.), Halbs, Hergenroth (Rl.-P.), Liebfrauenkirche (Rl.-P.), Westerburg (Rl.-P.), Sainscheid (Rl.-P.), Kölbingen (Rl.-P.), Elbingen (Rl.-P.), Herschbach (Rl.-P.), Willmerod (Rl.-P.), Meudt (Rl.-P.), Niederahr (Rl.-P.), Moschheim (Rl.-P.), Bannberscheid-Staudt (Rl.-P.), Montabaur (Rl.-P.)

Situationsbeschreibung

Die Strecke ist im hessischen Teil seit Anfang der 1990er Jahre komplett abgebaut. Im Bereich der Ortslage Herborn-Burg sowie im Kernort von Driedorf und in Driedorf-Mademühlen befinden sich Wohn-, Gewerbe- und Industriegebäude auf der Bahntrasse.

Von Herborn-Schönbach bis Driedorf-Roth befindet sich auf der Bahntrasse ein Bahnradweg. Im Zuge des Baus der Krombachtalsperre von 1946 bis 1949 wurde die Strecke im Bereich der Talsperre zwischen Rehe (Rheinland-Pfalz) und Mademühlen (Hessen) nach Norden verlegt.

Ulmtalbahn



Leun-Stockhausen – Greifenstein-Beilstein

Streckennummer: 3711

Länge:

15,1 km

Stilllegung

30.05.1975 – Personenverkehr
30.11.1988 – Güterverkehr
04.06.1990 bis 1991 – Gleisabbau

Haltestellen

Stockhausen (Lahn), Bissenberg, Allendorf, Ulm, Holzhausen, Wallendorf, Beilstein

Situationsbeschreibung

Auf der Trasse neben dem Ulmbach verläuft größtenteils der Ulmtalradweg, der von Greifenstein-Arborn über Greifenstein-Beilstein bis nach Leun-Biskirchen. In Greifenstein-Beilstein steht seit 2006 das neue zentrale Feuerwehrhaus der Gemeinde Greifenstein. In Greifenstein-Allendorf gibt es Überbauungen mit Privathäusern. In Leun-Biskirchen steht auf der Trasse ein Supermarkt, der sich auch beim Bau des Ulmtalradwegs als massives Hindernis erwiesen hat und dadurch eine längere Ausweichroute mit Steigung für den Radweg gewählt werden musste.



Leun/Braunfels (Lahnbahnhof) – Braunfels – Philippstein

Streckennummer:

Länge:

7,6 km

Stilllegung

01.02.1962 – Personen- und Güterverkehr

01.04.1963 – Gleisabbau und anderweitiger Rückbau

Haltestellen

Lahnbahnhof, Obermühle, Braunfels Stift, Eisenfeld, Grube Ottilie, Philippstein

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, in Ortslage weitreichend überbaut.

Lindenbachbahn



Leun-Stockhausen – Braunfels-Tiefenbach

„meterspurige Bahn“

Streckennummer:

Länge:

4,4 km

Stilllegung

1953 – Gesamtstilllegung

1957 – Gleisabbau und Rückbau

Haltestellen

keine

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, in Ortslage weitreichend überbaut.

Kerkerbachbahn



Runkel-Dehrn – Runkel-Kerkerbach – Beselich-Schupbach – Mengerskirchen

Als Schmalspurbahn betrieben, heute noch ein kurzes Industriegleis auf der im Bereich Kerkerbach – Steeden in Normalspur

Streckenummer:

Länge:

35,1 km

Stilllegung

- 15.11.1920 – Einstellung Personenverkehr im Abschnitt Hintermeilingen – Mengerskirchen
- 30.05.1929 – Einstellung Personenverkehr im Abschnitt Kerkerbach (West) – Dehrn
- 31.05.1935 – Einstellung Personenverkehr im Abschnitt Schupbach – Hintermeilingen
- 1935 – Einstellung des Gesamtverkehrs im Abschnitt Schupbach - Mengerskirchen
- 01.06.1960 – Einstellung Personenverkehr im Abschnitt Kerkerbach – Schupbach
- 17.12.1960 – Einstellung Gesamtverkehr und Gleisrückbau
im Abschnitt Kerkerbach-Schupbach und Abbau aller Schmalspurgleise
- 01.01.1975 – Zunächst Dreischienengleis, dann Normalspur und als Industrieanschlussgleis
Im kurzen Abschnitt Kerkerbach (West) – Steeden unter DB-Verantwortung

Haltestellen

Dehrn, Steeden, Kerkerbach, Kerkerbach-West (heute Kerkerbach), Schadeck, Hofen, Eschenau, Christianshütte, Schupbach, Hüttenmühle, Heckholzhausen, Heckholzhausen Chaussee, Schlagmühle, Hintermeilingen, Lahr, Fussingen, Füllburg, Waldernbach, Winkels, Mengerskirchen

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, weite Teile der Außerortslage durch Flurbereinigung und Bodenneuordnung völlig verschwunden, in Ortslage weitreichend überbaut. Man kann örtlich fast nichts mehr von der einstigen Trasse zwischen Kerkerbach und



Assmannshausen – Jagdschloss

„Zahnradbahn“ als „Schwesterbahn zur Niederwaldbahn

Streckennummer:

Länge:

1,53 km

Stilllegung

06.08.1917 – Einstellung des Personen- und Gesamtverkehrs
1922 – Abbau der Gesamtanlage

Haltestellen

Assmannshausen, Jagdschloss

Situationsbeschreibung

Strecke abgebaut, durch die sehr frühe Betriebsaufgabe in der Zeit der Weimarer Republik schon ewig völlig aus der Örtlichkeit verschwunden. Heute ist dafür in Assmannshausen ein Sessellift vorhanden.

Niederwaldbahn



Rüdesheim – Niederwalddenkmal

„Zahnradbahn“, identisch mit der Bahn Assmannshausen – Jagdschloss

Streckennummer:

Länge:

2,3 km

Stilllegung

1939 – Einstellung des Personen- und Gesamtverkehrs
1945 – Nach Kriegsschäden nicht wieder aufgebaut und abgebrochen

Haltestellen

Rüdesheim, Niederwalddenkmal

Situationsbeschreibung

Am unteren Ende der Rüdesheimer Grabenstraße, hinter dem Adlerturm, erinnert am Bahndamm der rechten Rheinstrecke nur noch ein Prellbock an die Zahnradbahn. An der Talstation der 1954 in Betrieb genommenen Seilbahn Rüdesheim in der Oberstraße wurde 1973 das Antriebsrad einer der früher eingesetzten Dampflokotativen samt Hinweisschild als Technisches Denkmal aufgestellt. Ferner befindet sich auf Höhe des großen Parkplatzes am *Eibinger Tor* Eibinger Tor noch ein Werkstattgebäude mit NWB-Wetterfahne auf dem Dach. Hier beginnt auch der Zahnradbahnweg, ein 1,8 Kilometer langer Informationsweg mit Hinweistafeln, der von der Stadt Rüdesheim entlang der ehemaligen Trasse eingerichtet wurde. Er führt in den Weinbergen am ehemaligen Viadukt über den Kuhweg vorbei bis hin zum Niederwalddenkmal.

Kleinbahn Eltville – Schlangenbad



Eltville - Schlangenbad

Als „Straßenbahn“ betrieben.

Streckennummer:

Länge:

7,8 km

Stilllegung

17.03.1933 – Einstellung des Personen- und Gesamtverkehrs und Gleisabbau

Haltestellen

Eltville (Kleinbahnhof), Eltville Deutsches Haus, Eltville Turnhalle, Neudorf, Rauenthal, Kloster Tiefenthal, Schlangenbad

Situationsbeschreibung

Von der Strecke sind nur wenige Relikte erhalten geblieben, in den Siedlungsbereichen ist die Trasse als größerer Freiraum nicht mehr vorzufinden.

GROSSRAUM FRANKFURT

Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn



Frankfurt Lokalbahnhof – Offenbach Lokalbahnhof

Streckennummer:

Länge:

7,0 km

Stilllegung

- 01.10.1955 – Einstellung des Personen- und Gesamtverkehrs
- 1956 – Einstellung des Personen- und Gesamtverkehrs mit Ausnahme Bhf. Oberrad

Haltestellen

Frankfurt Lokalbahnhof, Frankfurt-Oberrad, Offenbach-Kaiserlei, Offenbach-Ledermarkt, Offenbach Lokalbahnhof

Situationsbeschreibung

Auf dem Gelände des Frankfurter Lokalbahnhs entstanden 1970 eine neue Straßenbahnhaltestelle sowie ein Bürohaus. Seit 1990 existiert südlich des ehemaligen Lokalbahnhs eine S-Bahn-Station Lokalbahnhof. In Offenbach wurde die Trasse für die Anlage der Berliner Straße genutzt. Die Bahnhofstraße in Offenbach, deren Lage fernab des Offenbacher Hauptbahnhofs Ortsfremde verwirren mag, erinnert an den verschwundenen Offenbacher Lokalbahnhof.

Teile der ehemaligen Lokalbahntrasse wurden ab 1989 für den Bau der S-Bahn-Strecke Frankfurt-Offenbach-Hanau genutzt, die 1995 in Betrieb ging. Im Offenbacher Stadtgebiet folgt der City-Tunnel Offenbach heute unterirdisch der ehemaligen Lokalbahnstrecke.



Hanau Kleinbahnhof – Langenselbold Kleinbahnhof
Sowie
Hanau Kleinbahnhof – Ronneburg-Hüttengesäß

Streckennummer:

Länge:

7,0 km

Stilllegung

1933 – Einstellung des Gesamtverkehrs

1934 – Abbau der Gleisanlagen und erste Rückbauten des gesamten Gleiskörpers

Haltestellen

Haltestellen Streckenast nach Langenselbold

Hanau (Kleinbahnhof), Hanau-Neuhof, Rückingen-West, Langenselbold Kleinbahnhof

Haltestellen Streckenast nach Hüttengesäß

Hanau (Kleinbahnhof), Hanau-Neuhof, Rückingen-Ost, Langendiebach, Ravolzhausen, Bruderdiebacher Hof, Hüttengesäß

Situationsbeschreibung

Die Strecke verlief zum Teil im Straßenraum. Die Höchstgeschwindigkeit auf eigener Trasse betrug 30 km/h, auf Strecken, die im Straßenraum verlegt waren, 20 km/h, in der Ortsdurchfahrt von Langendiebach sogar nur 10 km/h.

Da die Einstellung und der Rückbau schon in den 1930er Jahren erfolgte, ist insbesondere seit des immensen städtebaulichen Wachstums der Orte des Rhein-Main-Gebiets sowie dem Bau zahlreicher neuer breiter Straßen so gut wie nichts von dieser Bahntrasse übrig geblieben. Lediglich im weniger dicht besiedelten Bereich von Ravolzhausen und Hüttengesäß sind noch einzelne Flächenrelikte zu sehen. Jedoch haben hier auch Baulandumlegungs- und Bodenordnungsverfahren zu deutlichen Veränderungen geführt. Die Trasse ist in der Form, insbesondere auf der Achse Hanau-Rückingen-Langendiebach so nicht mehr herstellbar.

STARKENBURG

Bahnstrecke Darmstadt -) Griesheim – Wolfskehlen (- Goddelau)



Darmstadt -) Griesheim – Wolfskehlen (- Goddelau)

Streckennummer: 3541

Situationsbeschreibung

Streckenverlauf

Die Bahnstrecke ging ursprünglich an der Rhein-Main-Bahn im Abschnitt zwischen Darmstadt Hbf. und Weiterstadt los und zweigte dort ab. Sie ging dann durch heute weitgehend bebautes Gelände im Westen Darmstadts und von Griesheim. Sie unterfuhr die Autobahnen A 5 und A 67, um dann auf Wolfskehlen und schließlich auf Goddelau zu treffen, so dann in die Riedbahn einzumünden. Im Weiteren bildete sie dann die Gesamtverbindung Darmstadt-Worms.

Länge

15,9 km – ehemalige Gesamtstrecke
5,8 km – in Betrachtung zur Reaktivierung

Einwohner

Darmstadt – 164.792 (Stand 31.12.2023)
Griesheim – 28.210 (Stand 31.12.2023)
Riedstadt – 24.464 (Stand 31.12.2023)

Haltestellen

Darmstadt Hbf, Griesheim, Wolfskehlen (nicht identisch mit heutiger Station),
Riedstadt-Godellau

Initiativen

keine

Stilllegung

Regionalplan

keine Trassensicherung

Nahverkehrspläne

Keine aktuelle Berücksichtigung in den Nahverkehrsplänen, weder in dem des RMV, noch in dem der DADINA. Aktuelle politische Diskussion, nun den Neubau als Straßenbahnstrecke aus Darmstadt heraus bis nach Riedstadt unter teilweiser Nutzung der alten Bahntrasse

Bahnstrecke Darmstadt -) Griesheim – Wolfskehlen (- Goddelau) **- Fortsetzung**

Begutachtung

keine

Auffassung von PRO BAHN Hessen

Eine Reaktivierung der Direktachse, welche mal die Bahnstrecke Darmstadt-Worms bildete, wäre wünschenswert, jedoch in anderer Form. Die Maßnahme ist insbesondere deshalb hier genannt, weil in der aktuellen Bestandsaufnahme des Landes Hessen seltsamerweise diese Strecke gelistet ist, während andere Projekte hinten runtergefallen sind, überhaupt den Weg in die Bestandsaufnahme geschafft zu haben.

Anstatt über diesen Aufbau als Straßenbahn nachzudenken, sollte vielmehr die einfachere und bessere Variante verfolgt werden, um das Hessische Ried über die Schiene direkt an Darmstadt anzubinden. Die Verbindungskurve bei Klein-Gerau, welche die Riedbahn mit der Main-Rhein-Bahn verbindet, wird heute nicht im Regelbetrieb für den Personenverkehr genutzt. Über diese Kurve sowie im Rahmen von Optimierungen im nördlichen bzw. nordwestlichen Zulauf auf den Hauptbahnhof Darmstadt könnte eine neue Regionalbahnlinie Darmstadt Hbf-Weiterstadt-Riedstadt-Stockstadt (Rhein)-Biblis-Worms entstehen. Spätestens mit der Fertigstellung der neuen Schnellfahrstrecke Frankfurt-Mannheim müssten auf der Riedbahn entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

Im Bereich Griesheim ist die Trasse weiten Teilen zugebaut/überbaut. In Riedstadt-Wolfskehlen ist sie auch in der Straße „Am alten Bahnhof“ zugebaut. Die Trasse lässt sich somit nicht mehr auf der gleichen Trasse herstellen, ohne dass im größeren Stil Häuser aufgekauft werden müssten oder die Verbindung anders trassiert werden müsste.

Verbindungskurve Darmstadt Ost – Darmstadt-Kranichstein



Darmstadt Ost – Darmstadt-Kranichstein

Streckennummer:

Länge

1,6 km

Stilllegung

25.09.1976 – Einstellung des Gesamtverkehrs

30.09.1995 – Gleisabbau

Verbindungskurve Darmstadt Ost – Darmstadt-Kranichstein - Fortsetzung

Situationsbeschreibung

Die Bahngleise sind abgebaut, die Bahntrasse ist bis heute vorhanden. Sie ist durch den Neubau bzw. die Verlängerung der Straßenbahn nach Darmstadt-Kranichstein wurde der Bahndamm unterbrochen, die Straßenbahnstrecke am 13.12.2003 eröffnet. Für eine Reaktivierung der Verbindungskurve müsste eine Lösung für die Straßenbahn gefunden werden.

Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von PRO BAHN Hessen

In jedem Fall sollte die Verbindungskurve als Trassensicherung dauerhaft festgeschrieben werden, u.a. im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt.

Hetzbach-Beerfelder Bahn / Schellekattel



Oberzent-Hetzbach – Oberzent-Beerfelden

Streckennummer:

Länge

5,1 km (Luftlinie 2,5 km)

Stilllegung

31.05.1954 – Einstellung des Personenverkehrs
23.05.1964 – Einstellung des Güterverkehrs
01.01.1965 – Gleisabbau

Haltestellen

Hetzbach, Beerfelden

Situationsbeschreibung

Da es sich um ländlichen Raum handelt, ist die abgebaute Bahntrasse noch weitgehend erhalten. Lediglich in Oberzent-Hetzbach ist im Straßenbereich „Am Wingertsbuckel“ eine deutliche Umgestaltung erfolgt. Man sieht die schlangenförmige Trassierung, um die Höhe von 75 m zwischen Oberzent-Hetzbach und Oberzent-Beerfelden zu überwinden.

Die Bahntrasse sollte auf jeden Fall gesichert werden, auch wenn die volkstümliche Bezeichnung „Schellekattel“ sehr daran erinnert, dass auf der Gesamtstrecke wegen zahlreicher kleiner Bahnübergänge bei den Fahrten fortwährend das Zugsignal ertönte.



Bickenbach – Alsbach – Jugenheim – Seeheim

Streckennummer: 3544

Länge

4,4 km

Stilllegung

31.12.1955 – Einstellung des Personenverkehrs
31.07.1960 – Einstellung des Güterverkehrs
01.03.1961 – Gleisabbau

Haltestellen

Bickenbach, Alsbach, Jugenheim, Seeheim

Situationsbeschreibung

Im Innerortsbereich von Seeheim und Jugenheim wird die alte Bahntrasse heute zum Teil von der Darmstädter Straßenbahn genutzt (Linien 6 und 8). Jedweder Gedanke an eine Reaktivierung erübrigt sich nicht nur deswegen. Die Abzweigung ab dem Bahnhof Bickenbach ist mit der Straße „Auf der alten Bahn“ überbaut. In der Innerortslage von Bickenbach ist die Trasse verschwunden und überbaut.

Wormser Hex



Weinheim – Vierheim – Lampertheim – Worms

Streckennummer:

3578 (Weinheim-Lampertheim)

3575 (Lampertheim–Abzw Landdamm)

3570 (Abzw Landdamm–Worms)

Länge

30,9 km

Stilllegung

29.05.1960 – Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke
01.07.1960 – Einstellung des Gesamtverkehrs auf den Streckenabschnitten
Landdamm – Lache und Lampertheim – Viernheim
ab 01.03.1964 - Gleisabbau

Heute abschnittsweise Trassennutzung durch Gleisanschlüsse für Industriebetriebe, dabei teilweise Wiederaufbauten.

Haltestellen (Ba.-Wü.)= Baden-Württemberg (Rl.-P.) = Rheinland-Pfalz

Weinheim Hbf (Ba.-Wü.), Muckensturm (Ba.-Wü.), Viernheim (Hessen), Poststraße (Hessen), Haide (Hessen), Lampertheim (Hessen), Rosengarten (Hessen), Worms Hbf (Rl.-P.)

Situationsbeschreibung

Das Gleis zwischen Weinheim und Viernheim (Wiesenstraße) ist noch erhalten, aber nur als Anschlussgleis für ein Umspannwerk bis zur Autobahn 5 befahrbar. Ebenso sind die Anschlussgleise in Viernheim noch zu finden. Das Empfangsgebäude in Viernheim dient seit vielen Jahren als Vereinsheim und Begegnungszentrum (Treff im Bahnhof), dazu gehören auch acht Personenwagen, die auf einem Gleisrest neben dem Gebäude stehen. Die anderen Gleisanlagen im Bahnhof Viernheim und im weiteren Verlauf nach Lampertheim wurden demontiert.

Der Streckenverlauf zwischen Autobahn 6 und Lampertheim liegt heute in einer breiten Schneise entlang einer Hochspannungsleitung und dient als Wander- und Radweg. In Lampertheim sind keine Reste der Strecke von Viernheim mehr zu finden; im früheren Verlauf findet sich heute die Europabrücke.

Die weitere Strecke von Lampertheim in Richtung Worms dient heute als Anschlussgleis für eine BASF-Tochter und ein Umspannwerk, auf dem wochentäglich Übergabezüge aus Mannheim verkehren. Das Werksgelände der BASF ist über zwei Anschlussweichen angebunden. Im weiteren Verlauf findet sich beim früheren Haltepunkt Lache noch ein Hektometerstein (21,7). Das Gleis endet heute direkt in einem Umspannwerk etwa beim früheren Streckenkilometer 23,3. Im weiteren Verlauf wurden die früheren Bahnanlagen komplett demontiert, es finden sich lediglich noch vier kleine Brücken bzw. Durchlässe. Der Damm hin zur Bahnstrecke Worms–Biblis mit der Brücke über die Hofheimer Straße wurde ebenfalls abgetragen. Beim Abzweig Landdamm ist der frühere Verlauf noch zu erkennen, außerdem erinnert ein Hektometerstein (26,7) an die Bahnstrecke nach Lampertheim.

Noch vorhandene Bahnliegenschaften der „Wormser Hex“ sollten auf jeden Fall durch Trassensicherung im Regionalplan des Regierungsbezirks Darmstadt verzeichnet bleiben und auch Überbauung vermieden werden.

Steinachtalbahn



Neckarsteinach – Schöna

Streckenummer: 3544

Länge

5,0 km

Stilllegung

28.09.1969 – Einstellung des Personenverkehrs
31.07.1960 – Einstellung des Güterverkehrs
01.03.1961 – Gleisabbau



Haltestellen

Neckarsteinach (*Hessen*), Neckarsteinach Nord (*Hessen*), Schönau Süd (*Baden-Württemberg*)

Situationsbeschreibung

Die Strecke nahm ihren Ausgang am Bahnhof Neckarsteinach der Neckartalbahn und folgte ihr 1,2 km in westlicher Richtung. Danach zweigte sie in nördlicher Richtung in das Tal der Steinach ab. Vor Schönau passierte sie die Landesgrenze zwischen Hessen und Baden-Württemberg. Die Strecke folgte baukostengünstig den zahlreichen Flusswindungen hinauf in den Odenwald. Der Schönauer Endbahnhof befand sich am südwestlichen Ortsrand.

Eine letzte Chance für ein Wiederaufleben der Strecke flackerte in den Jahren danach auf. 1984 kaufte eine private Initiative des Straßenbahnmuseums Stuttgart die Strecke und das Schönauer Empfangsgebäude auf und plante, ein Straßenbahnmuseum samt Museumsstrecke einzurichten. Eine unzureichende Finanzierung des Projekts führte in den Folgejahren jedoch dazu, dass erworbene Fahrzeuge auf dem Schönauer Bahngelände ohne Betreuung zerfielen, so dass der 1996 verbliebene Fuhrpark vor Ort zerlegt und verschrottet wurde.

Im Januar 2000 wurde die Strecke offiziell von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Seit Juli 2008 gibt es einen 3,5 km langen, durchgehenden Radweg auf der Bahntrasse.