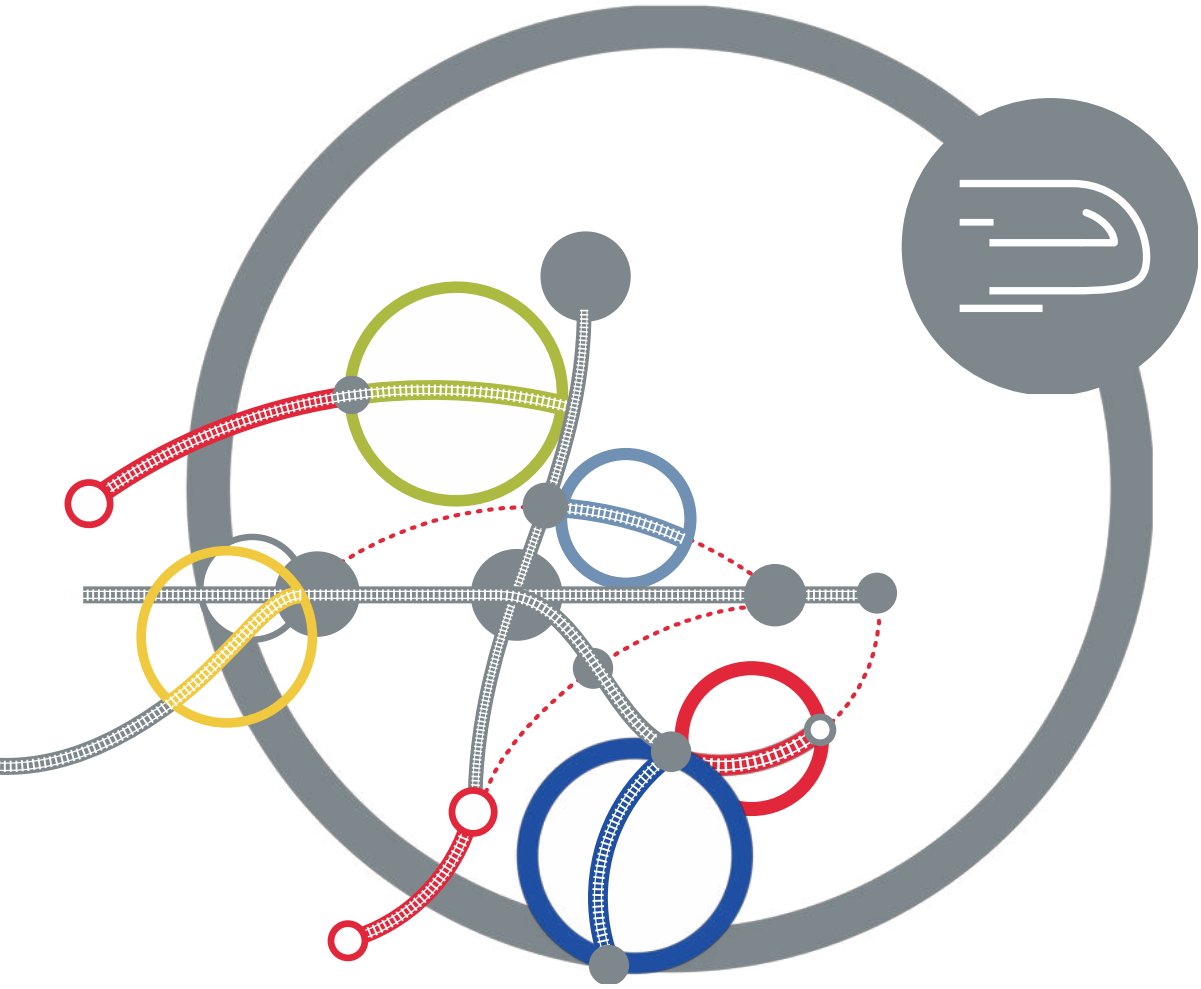
Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen
„Potenzial stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung)

HESSEN

Übersicht
zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen



HESSEN

Impressum

Herausgeber:

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden

Bearbeitung:

Fachdezernat Öffentlicher Personenverkehr

Layout:

designrs

In Zusammenarbeit mit:

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Lokale Aufgabenträger des ÖPNV und

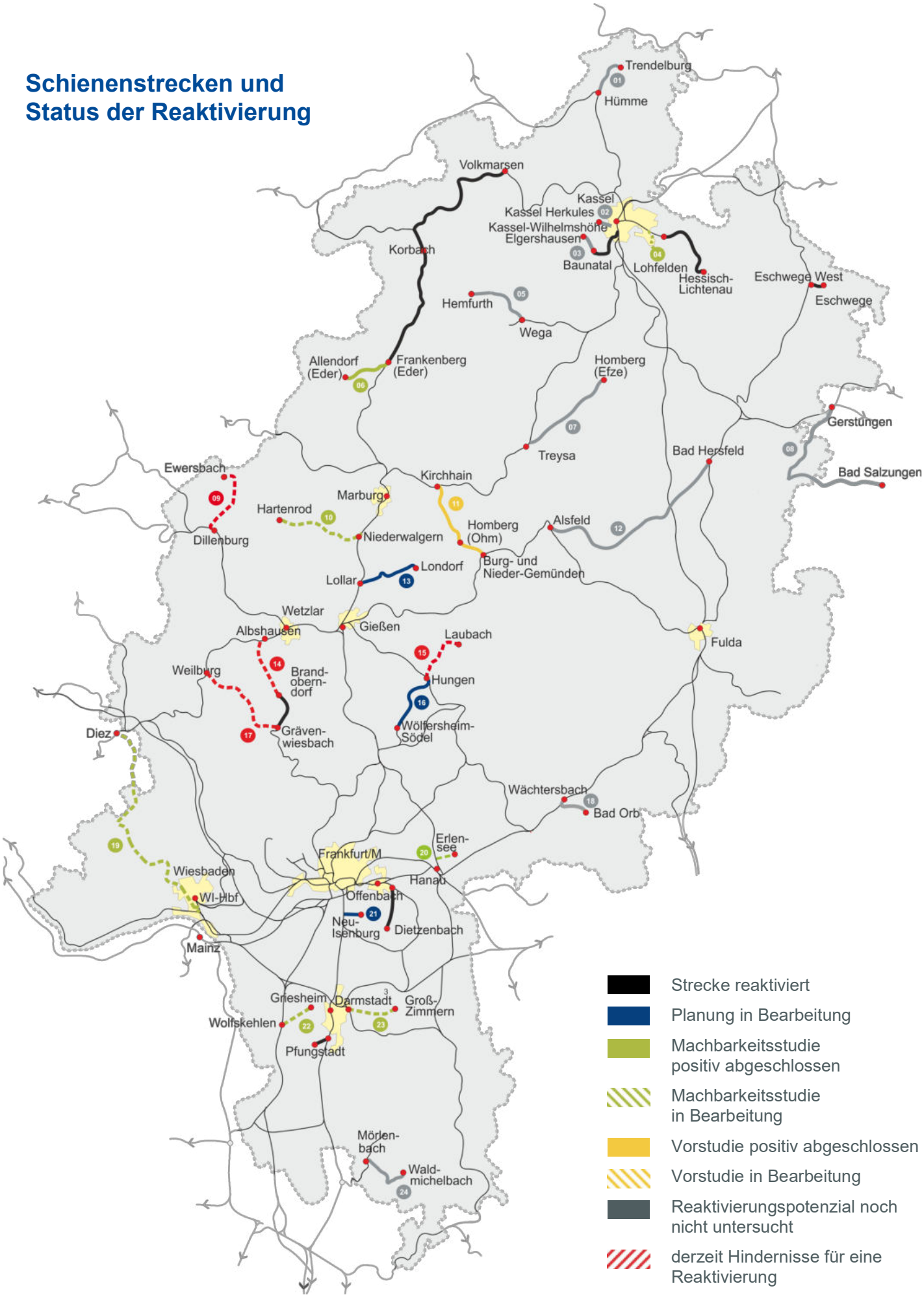
NVV

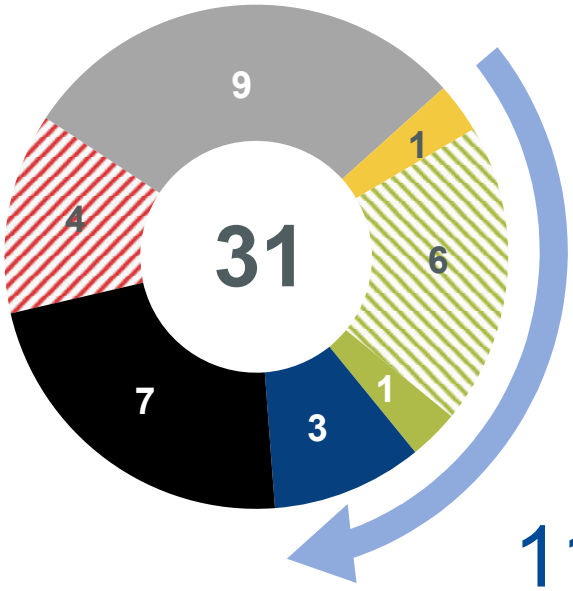
RMV

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Stand: Oktober 2022

Schienenstrecken und Status der Reaktivierung

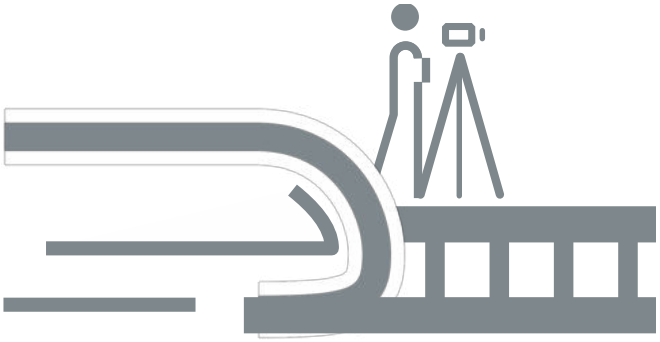




- Strecke reaktiviert
- Planung in Bearbeitung
- Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen
- Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
- Vorstudie positiv abgeschlossen
- Vorstudie in Bearbeitung
- Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht
- derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung

11

11 Strecken werden entweder derzeit untersucht oder bereits geplant.



Zwischen 1920 und 2010 wurde auf 67 Strecken in Hessen der Schienenverkehr eingestellt. Um eine Reaktivierung zu unterstützen und Impulse für weitere Prüfungen zu geben, wurde in einem Arbeitskreis aus den drei Verkehrsverbünden, den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgen, dem HMWEVW und Hessen Mobil eine Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr erstellt.

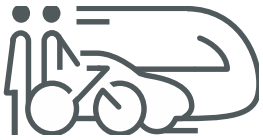
7

7 stillgelegte Strecken wurden seit 1995 reaktiviert.

24

24 weitere Strecken werden in dieser Übersicht vertieft betrachtet.

Diese 24 Strecken umfassen einen Raum, in dem 103 hessische Gemeinden liegen und insgesamt 1,34 Mio. Menschen leben.



Inhalt

1 Vorbemerkung 2
2 Erläuterungen zur Vorgehensweise und zum Inhalt 3
2.1 Vorgehensweise 3
2.2 Übersichtskarte "Schienenstrecken und Status der Reaktivierung" 4
2.3 Streckenblätter 5
3 Reaktivierte Strecken 5
4 Strecken mit möglichem Reaktivierungspotenzial 6
4.1 Reaktivierung in Planung 6
4.2 Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen 6
4.3 Machbarkeitsstudie in Bearbeitung 6
4.4 Vorstudie positiv abgeschlossen 7
4.5 Vorstudie in Bearbeitung 7
4.6 Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht 7
4.7 Strecken derzeit mit Hindernissen für eine Reaktivierung 7
5 Sonstige Strecken mit Trassensicherung 8
6 Strecken mit eingestellten Reaktivierungsaktivitäten 8
7 Ansprechpartner 9

Anhänge
Karte "Schienenstrecken und Status der Reaktivierung"
24 Streckenblätter
Tabellarische Übersicht sämtlicher stillgelegter Schienenstrecken in Hessen

1 Vorbemerkung

Ein digital vernetztes, klimaschonendes und leistungsfähiges Verkehrssystem ist Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele in Hessen.

Als ein Baustein der Verkehrswende trägt die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken als Angebotsausweitung zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei.

In Hessen obliegt die Planung von Verkehrsangeboten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und damit auch die Prüfung der Eignung stillgelegter Strecken für eine Wiederinbetriebnahme den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Aufgabenträgerorganisationen (Verkehrsverbünden). Die Grundlage bilden § 5 und § 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes.

Das Land Hessen und der Bund fördern Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV entsprechend dem hessischen Mobilitätsfördergesetz (MobFöG HE) und dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG). Neben Aus- und Neubau von Schienenwegen ist deren Reaktivierung ein zentraler Fördertatbestand. Die Finanzierung der späteren Betriebskosten liegt bei den lokalen Aufgabenträgern in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgerorganisationen. Hierfür stellt das Land Mittel bereit.

Um einen Überblick über die Reaktivierungsaktivitäten in Hessen geben zu können sowie die Reaktivierung von Bahnstrecken zu unterstützen und Impulse für vertiefende Prüfungen zu geben, hatte Hessen Mobil im Auftrag des HMWEVW die Bestandsaufnahme „Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen“ als Grundlage für eine Erörterung mit Vertretern der Aufgabenträger und den Verbünden erstellt.

Zur Erstellung der Bestandsaufnahme wurde eine vereinfachte Potenzialanalyse der in Hessen stillgelegten Schienenstrecken durchgeführt. Strecken mit möglichem Potenzial für eine Reaktivierung wurden anschließend zur Aufnahme in die Bestandsaufnahme ausgewählt.

Seit der ersten Veröffentlichung im Jahr 2016 wurden mehrere Aktualisierungen insbesondere der Streckenblätter durchgeführt. Angesichts der diversen Aktivitäten und Fortschritte beim Thema Reaktivierung in Hessen wurde zwischenzeitlich eine inhaltliche Weiterentwicklung erforderlich.

Die Weiterentwicklung kommt auch im Titel zum Ausdruck, der nun „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“ lautet und vor allem den Status der Reaktivierungsaktivitäten in Hessen abbilden soll. Zur Überprüfung und Aktualisierung der Auswahl der Streckenblätter für Schienenstrecken mit möglichem Reaktivierungspotenzial wurden noch einmal alle in Hessen stillgelegten Schienenstrecken im Rahmen dieser Weiterentwicklung durch Hessen Mobil und die Verkehrsverbünde vertieft betrachtet.

Die „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“ besteht aus:

- einem Textteil mit Erläuterungen zum allgemeinen Vorgehen und zum Inhalt sowie einer zusammenfassenden Darstellung des aktuellen Stands der Reaktivierungsaktivitäten,
- einer Übersichtskarte „Schienenstrecken und Status der Reaktivierung“,
- Streckenblättern mit allgemeinen Informationen zu den Strecken sowie Informationen bezüglich der Reaktivierungsaktivitäten,
- einer tabellarischen Übersicht der stillgelegten Schienenstrecken in Hessen, mit Angabe des Zeitpunkts der Stilllegung.

2 Erläuterungen zur Vorgehensweise und zum Inhalt

2.1 Vorgehensweise

Das Hauptaugenmerk der inhaltlichen Weiterentwicklung der im Jahr 2016 erstveröffentlichten Bestandsaufnahme lag auf der Erweiterung des Betrachtungsraums durch die Überprüfung, welche Strecken in der Zwischenzeit gegenüber den bereits enthaltenen Strecken ebenfalls ein Potenzial für eine genauere Betrachtung aufweisen könnten.

Insgesamt wurden (je nach Abgrenzung) 67 Strecken mit zusammen über 230 Streckenabschnitten ermittelt, auf denen im Zeitraum 1920 bis 2010 der Schienenverkehr eingestellt wurde (siehe auch Anlage "Tabellarische Übersicht der stillgelegten Schienenstrecken").

Für die Auswahl möglicher ergänzender Strecken bzw. Streckenabschnitte wurden daher alle jemals in Hessen für den Schienenverkehr stillgelegten Streckenabschnitte untersucht.

Die Grundlage bildete hierbei die als Anlage enthaltene Übersicht.

Für die Betrachtung der stillgelegten Streckenabschnitte wurden Kriterien definiert, die sich positiv auf eine Reaktivierung auswirken können.

Diese sind:

- **Verlauf**: Hierbei werden sowohl die topographische Lage als auch die Anbindung von Ortschaften entlang der Strecke betrachtet. Wichtige Kriterien sind hierbei die Einwohnerzahlen, Start- und Zielort.
- **Heutige Nutzung**: z.B. Güterverkehr, Radverkehr, Museumbahnverkehr, Draisinenverkehr oder auch keine Nutzung.
- **Zustand**: Je besser der Zustand einer Strecke ist, desto günstiger ist die Ausgangslage für eine Reaktivierung aufgrund geringerer Investitionskosten.
- **Trassensicherung**: Eine planerische Sicherung der Trasse im Regionalplan verhindert u. a. eine Überbauung der Strecke.
- **Widmung:** Eine vorhandene Widmung begünstigt eine Reaktivierung als Eisenbahnstrecke (u. a. geringere Investitionskosten wegen Bestandsschutz von Bahnübergängen, Verhinderung einer anderen Nutzung der Strecke, ggf. Vereinfachung für Baurechtschaffung).
- **Initiativen**: Gibt es Bestrebungen von Anwohnern, Vereinen oder aus der Politik zur Reaktivierung der Strecke?
- **Potenzial im Gesamtstreckennetz**: Es wird die Lage im Gesamtnetz betrachtet. Z. B. gibt es mögliche Anschlüsse an vorhandene Strecken? Eignet sich die Strecke als Umleitungs- oder Entlastungsstrecke für vorhandene Strecken? Stellt die Strecke eventuell einen Lückenschluss dar? Besteht zwischen dem Start- und Zielort bereits ein alternatives ÖPNV-Angebot wie Regional- (oder Express-)Bus?
- **Untersuchungen**: Wurden bereits Vorstudien oder Machbarkeitsstudien beauftragt?

Die Kriterien wurden zum größten Teil anhand öffentlich zugänglicher Informationen abgeprüft und zusammengetragen. Je mehr dieser Kriterien von einer Strecke positiv erfüllt werden, desto größer

erschien das Potenzial für eine vertiefende Untersuchung der jeweiligen Strecke.

Die Ergebnisse dieser erweiterten Überprüfung von Strecken wurde den Verkehrsverbünden übergeben. Diese haben dann entsprechend ihrer Zuständigkeit über die Aufnahme weiterer Strecken in die Übersicht geprüft.

Insgesamt wurden, gegenüber der letzten Aktualisierung der Bestandsaufnahme im Mai 2021, sieben weitere Strecken aufgrund der Ergebnisse der erweiterten Überprüfung mit Streckenblättern aufgenommen. Diese sind:

- Hofgeismar-Hümme – Trendelburg (Carlsbahn) (Nr. 01)
- Baunatal – Schauenburg-Elgershausen (Nr. 03)
- Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn) (Nr. 04)
- Frankenberg – Battenberg (Eder) (Nr. 06)
- Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze) (Nr. 07)
- Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn) (Nr. 08)
- Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn) (Nr. 12)

Sechs Streckenblätter der bisherigen Bestandsaufnahme wurden nicht in die weiterentwickelte Übersicht übernommen, da sich die Bedingungen für eine Reaktivierung in der Zwischenzeit negativ entwickelt haben (vgl. Kap. 6).

Insgesamt werden somit 24 Strecken in dieser Übersicht vertieft betrachtet.

Die Übersicht soll in regelmäßigen Abständen oder anlassbezogen durch den Arbeitskreis Reaktivierung fortgeschrieben werden.

2.2 Übersichtskarte "Schienenstrecken und Status der Reaktivierung"

In der Übersichtskarte sind alle Schienenstrecken in Hessen und der Status der Reaktivierungsaktivitäten dargestellt.

Der Status der Reaktivierungsaktivitäten wird folgendermaßen unterschieden:

- reaktiviert (schwarz)
- Reaktivierung in Planung (dunkelblau)
- Machbarkeitsuntersuchung positiv abgeschlossen (grün)
- Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung (grün gestrichelt)
- Vorstudie positiv abgeschlossen (gelb)
- Vorstudie in Bearbeitung (gelb gestrichelt)
- Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht (grau)
- derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung (rot gestrichelt)

Bei den sonstigen Strecken wird nach Strecken mit und ohne Schienenverkehr unterschieden:

Mit Schienenverkehr:

- regelmäßiger SPNV
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr

Ohne Schienenverkehr:

- Radverkehr (Radweg, mit / ohne Trassensicherung im Regionalplan)
- ohne Verkehr (mit / ohne Trassensicherung im Regionalplan)

In der Übersicht wurden auch städtische Strecken/Straßenbahnstrecken aufgenommen, wenn sie früher Eisenbahnbetrieb aufwiesen oder eisenbahnähnlich waren (z. B. Herkulesbahn in Kassel).

2.3 Streckenblätter

Für jede der 24 Strecken, die in der Übersicht vertieft betrachtet werden, wurde ein Streckenblatt mit den Angaben der lokalen Aufgabenträger und Verkehrsverbünde erstellt, das die wichtigsten Informationen rund um die Strecke und eine mögliche Reaktivierung auf einen Blick darstellt.

Falls mehrere Studien zu einer Strecke vorliegen, werden aufgrund der Übersichtlichkeit nur die aktuellsten erwähnt.

Angaben zu den Kosten einer Reaktivierung inklusive der Fahrzeuge sowie die Abschätzung zukünftiger Betriebskosten sind nicht aufgenommen, da sie in der Regel nicht bzw. nicht aktuell vorliegen und erfahrungsgemäß auch nur schwer für einen unbestimmten Zeitpunkt abzuschätzen sind.

3 Reaktivierte Strecken

Insgesamt wurden in Hessen seit dem Jahr 1995 sieben Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 86 km reaktiviert. Die Strecken sind in dieser Übersicht zwar nicht mit einem Streckenblatt enthalten, werden zur Vervollständigung aber an dieser Stelle aufgeführt.

Die Kategorie trifft auf folgende Strecken(-abschnitte) zu:

- Frankenberg – Korbach – Volkmarsen (reaktiviert in den Jahren 2015 und 1998).
  Aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage ist inzwischen größtenteils eine Taktverdichtung von einem Zwei- auf einen Ein-Stundentakt erfolgt.
- Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt (im Jahr 2011 reaktiviert)
- Eschwege West – Eschwege (elektrifiziert und reaktiviert im Jahr 2009)
- Niederkaufungen – Fürstenhagen (reaktiviert im Jahr 2006 als Teil des Kasseler RegioTram-Netzes)
- Offenbach-Bieber – Dietzenbach (Reaktivierung im Jahr 2003 als Verlängerung der Frankfurter S-Bahn-Linie 2)

- Grävenwiesbach – Brandoberndorf (im Jahr 1999 reaktiviert als Verlängerung der Taunusbahn)
- Altenbauna – Baunatal-Großenritte (reaktiviert im Jahr 1995 als Straßenbahn-Strecke)

4 Strecken mit möglichem Reaktivierungspotenzial

Bei aktuell 24 Strecken bestehen nach der hier angewendeten Systematik Potenziale für eine Reaktivierung bzw. eine Reaktivierung wird bereits untersucht oder geplant. Für diese Strecken sind Streckenblätter angelegt worden. Je nach Fortschritt bzw. Status der Reaktivierung werden diese Strecken in die unter Kapitel 2.2 genannten Kategorien eingeteilt.

4.1 Reaktivierung in Planung

Zurzeit befinden sich drei Strecken in dem Status „Reaktivierung in Planung“. Das bedeutet, dass i. d. R. bereits eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung positiv abgeschlossen werden konnte und eine konkrete Planung für ein Betriebskonzept und für die Ertüchtigung des Bahnkörpers aufgenommen wurde.

Dazu gehört die Strecke (Nr. 21) Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum, die als Teil des großen Frankfurter Infrastrukturprojektes Regionaltangente West (RTW) reaktiviert wird. Für den ersten Abschnitt der RTW wurde bereits Baurecht geschaffen und die Arbeiten sollen 2022 beginnen.

Des Weiteren die Strecke (Nr. 16) Wölfersheim-Södel – Hungen (Horlofftalbahn), für die bereits ein Nutzen-Kosten-Indikator > 1 ermittelt wurde.

Außerdem die Strecke (Nr. 13) Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdatalbahn).

4.2 Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen

Strecken mit dem Status „Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen“ wurden i. d. R. bereits erfolgreich einer Untersuchung der Machbarkeit und einer vereinfachten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen.

Zur Strecke Frankenberg – Battenberg (Eder) (Nr. 06) konnte 2021 eine Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen werden. Die Studie betrachtet ein gemeinsames Betriebskonzept mit der Strecke Frankenberg – Korbach. Die zugehörige Nutzen-Kosten-Untersuchung läuft derzeit noch.

4.3 Machbarkeitsstudie in Bearbeitung

Bei Strecken mit dem Status „Machbarkeitsstudie in Bearbeitung“ wurde ausreichend Potenzial festgestellt, so dass diese im Hinblick auf eine evtl. Reaktivierung in einer Machbarkeitsstudie genauer untersucht werden.

Die Kategorie trifft auf folgende sechs Strecken zu:

- Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn) (Nr. 04)
- Bad Endbach Hartenrod – Niederwalgern (Salzböde-Bahn) (Nr. 10)
- Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn) (Nr. 19)
- Hanau – Erlensee (Nr. 20)

- Griesheim – Wolfskehlen (Nr. 22)
- Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern (Nr. 23)

4.4 Vorstudie positiv abgeschlossen

Für die folgende Strecke konnte eine Vorstudie mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden, die der Überprüfung des Potenzials diente:

- Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn) (Nr. 11)

4.5 Vorstudie in Bearbeitung

Zurzeit ist keine Strecke in dieser Übersicht enthalten, für die sich eine Vorstudie in Bearbeitung befindet.

4.6 Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht

Für neun Strecken wurde entweder noch keine Untersuchung beauftragt, oder bereits durchgeführte Studien sind veraltet und können nicht mehr verwendet werden. Im Rahmen der Vorauswahl wurde jedoch hinreichend Potenzial für die Anlage eines Streckenblatts festgestellt.

Die Kategorie trifft auf folgende Strecken zu:

- Hofgeismar-Hümme – Trendelburg (Carlsbahn) (Nr. 01)
- Kassel – Herkules (Herkulesbahn) (Nr. 02)
- Baunatal – Schauenburg-Elgershausen (Nr. 03)
- Bad Wildungen-Wega – Hemfurt-Edersee (Nr. 05)
- Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze) (Nr. 07)
- Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn) (Nr. 08)
- Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn) (Nr. 12)
- Wächtersbach – Bad Orb (Nr. 18)
- Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn) (Nr. 24)

4.7 Strecken derzeit mit Hindernissen für eine Reaktivierung

Den Status „Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung“ erhalten Strecken, die z. B. aufgrund örtlicher Besonderheiten, geringem Fahrgastpotenzial oder einer besonders aufwändigen Wiederherstellung der Infrastruktur derzeit nur schwerlich ein positives Ergebnis bei einer Machbarkeitsstudie erzielen können.

Auch wenn eine Vorstudie oder eine Machbarkeitsstudie mit einem negativen Ergebnis abgeschlossen wurde, wird dies zunächst als Hindernis für eine Reaktivierung angesehen. Im Zuge der nächsten Aktualisierung ist zu überprüfen, ob die Strecke aus der Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Hessen mit diesem Status genommen wird oder ob sich die Randbedingungen in positiver Hinsicht, etwa durch das vom Bund mit Datum vom 1.7.2022 veröffentlichte überarbeitete

Verfahren der sog. „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“, verbessert haben. Die Umstellung auf das überarbeitete Verfahren der Standardisierten Bewertung (2016+) ist ggf. mit nur geringem Aufwand möglich. Auskünfte hierzu erteilt das Fachdezernat bei Hessen Mobil.

Die Kategorie trifft auf folgende vier Strecken zu:

- Dillenburg – Ewersbach (Dietzhölztalbahn) (Nr. 09)
- Brandoberndorf – Albshausen (Solmstalbahn) (Nr. 14)
- Hungen – Laubach (Nr. 15)
- Grävenwiesbach – Weilburg (Weiltalbahn) (Nr. 17)

5 Sonstige Strecken mit Trassensicherung

Für die folgenden Strecken ohne ein Streckenblatt besteht in einem der drei hessischen Regionalplänen eine Trassensicherung (Trasse ist planerisch für den Zweck einer möglichen Reaktivierung zu sichern):

- Hess. Lichtenau – Großalmerode OT Epterode
- Eichenberg – Witzenhausen-Süd
- Biedenkopf-Breidenstein – Breidenbach
- Lauterbach – Herbstein – Grebenhain – (Gedern) (Oberwaldbahn)
- Verbindungskurve von der Odenwaldbahn zum Bahnhof Darmstadt-Kranichstein
- Höchst (Odw.) – Sandbach
- Stockheim – Gedern – (Lauterbach)

6 Strecken mit eingestellten Reaktivierungsaktivitäten

Die folgenden sechs Strecken waren in einer früheren Version der Bestandsaufnahme mit einem Streckenblatt enthalten, die Reaktivierungsaktivitäten wurden aber zwischenzeitlich eingestellt:

- Jossa – Altengronau (– Wildflecken) (Sinntalbahn)
  (Seit 2019 Radweg im bayerischen Streckenabschnitt, nur kurzer Streckenanteil in Hessen.)
- Malsfeld – Homberg (Efze)
  (Es ist nun der Abschnitt Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze) enthalten.)
- Reinheim – Groß-Bieberau (Gersprenztalbahn)
  (Machbarkeitsstudie mit negativem Ergebnis)
- Kassel-Wilhelmshöhe – Sandershäuser Str. – Kaufungen Papierfabrik
  (Waldkappeler Bahn)
  (Machbarkeitsstudie mit negativem Ergebnis)
- Kassel - Baunatal – Schauenburg
  (Machbarkeitsstudie mit negativem Ergebnis. Alternativ soll nun der Abschnitt Baunatal – Schauenburg-Elgershausen untersucht werden.)

- Groß-Zimmern – Dieburg
  (Wird zurzeit nicht weiterverfolgt, zum Streckenteil Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß Zimmern vgl. Punkt 4.3)

Hinsichtlich etwaiger veränderter Randbedingungen wird auf die Ausführungen in Kap. 4.7 verwiesen.

7 Ansprechpartner

Für Fragen zu den Strecken, die in der Übersicht enthalten sind, steht als Ansprechpartner der zuständige Verkehrsverbund, wie er auf den Streckenblättern vermerkt ist, zur Verfügung:

Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV):

- info@nvv.de

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV):

- info@rmv.de

Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN):

- info@vrn.de

Bei Fragen zu der Übersicht im Allgemeinen sowie zur Anwendung des Verfahrens der Standardisierten Bewertung steht das Fachdezernat „Öffentlicher Personenverkehr“ von Hessen Mobil als Ansprechpartner zur Verfügung.

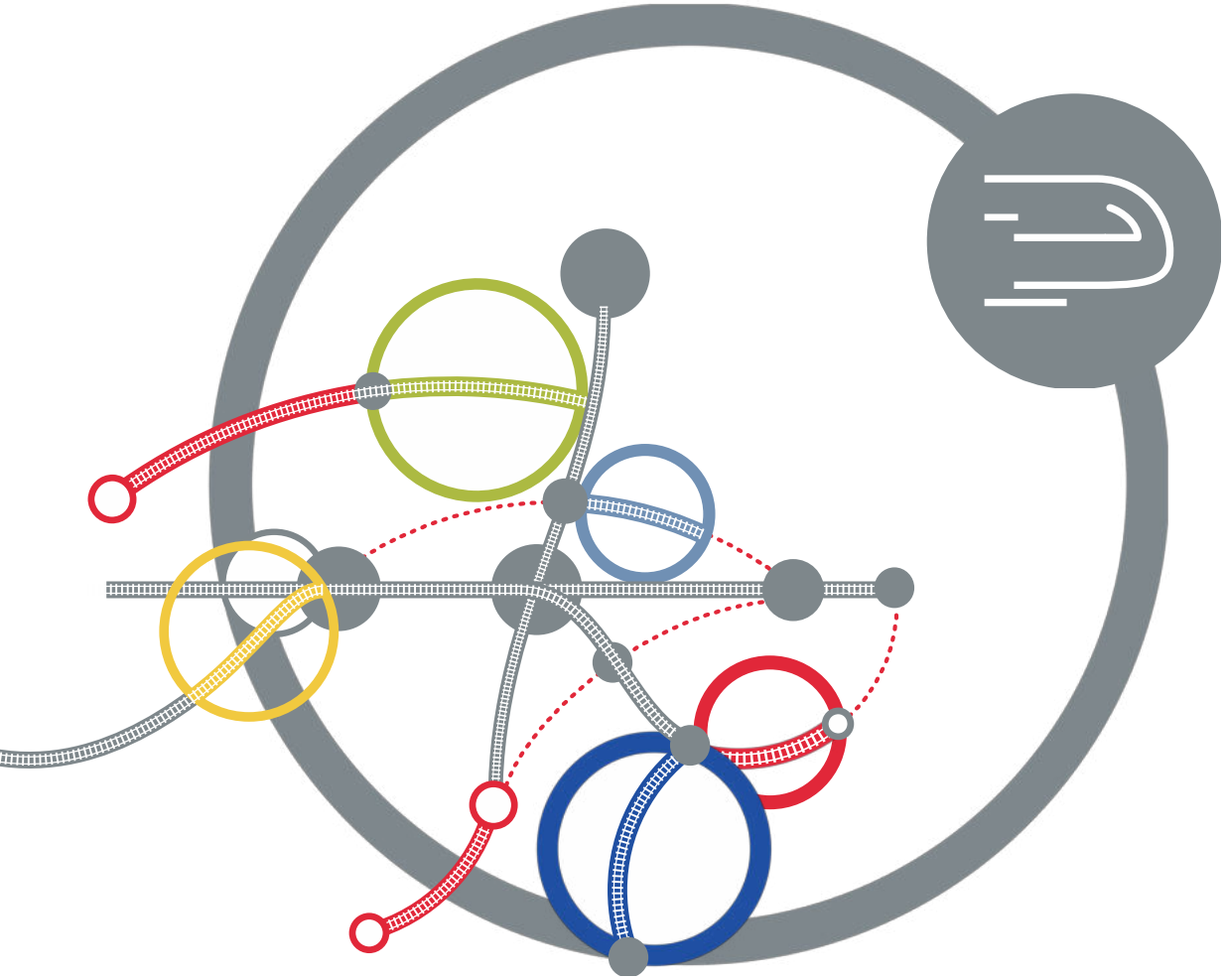
- oepv@mobil.hessen.de

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

HESSEN

Übersicht
zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen

Anlage Streckenblätter



Inhaltsverzeichnis

01 Hofgeismar-Hümme – Trendelburg (Carlsbahn)…….…….... 2
02 Kassel – Herkules (Herkulesbahn)……. 3
03 Baunatal – Schauenburg-Elgershausen…… 4
04 Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn)…… 5
05 Bad Wildungen-Wega – Hemfurth-Edersee (Staumauer)……... 6/7
06 Frankenberg – Battenberg (Eder)…… 8
07 Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze)……... 9
08 Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn)……... 10/11
09 Dillenburg – Ewersbach (Dietzhölztalbahn)……..... 12
10 Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern (Salzbödebahn)……. 13
11 Kirchhain – Burg- u Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn)…… 14/15
12 Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und
Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn)……... 16/17
13 Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdatalbahn)…….. 18
14 Brandoberndorf – Albshausen (Solmsbachtalbahn)……..... 19
15 Hungen – Laubach ……..…… 20
16 Wölfersheim-Södel – Hungen (Horlofftalbahn)……..…….. 21
17 Grävenwiesbach – Weilburg (Weiltalbahn)……... 22
18 Wächtersbach – Bad Orb …… 23/24
19 Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn)…… 25/26
20 Hanau – Erlensee ……..……... 27/28
21 Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum ..…… 29
22 Griesheim – Wolfskehlen ……. 30
23 Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern ……..…… 31/32
24 Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn)……. 33/34

Hinweise zu den Streckenblättern:

- Die Streckenblätter wurden unter Verwendung von Angaben der Verkehrsverbünde und der lokalen Aufgabenträger erstellt.
- In eckige Klammern gesetzte Gemeinden liegen nicht direkt an der Reaktivierungstrecke, sollen aber betrieblich angebunden werden.

Hofgeismar-Hümme – Trendelburg (Carlsbahn)

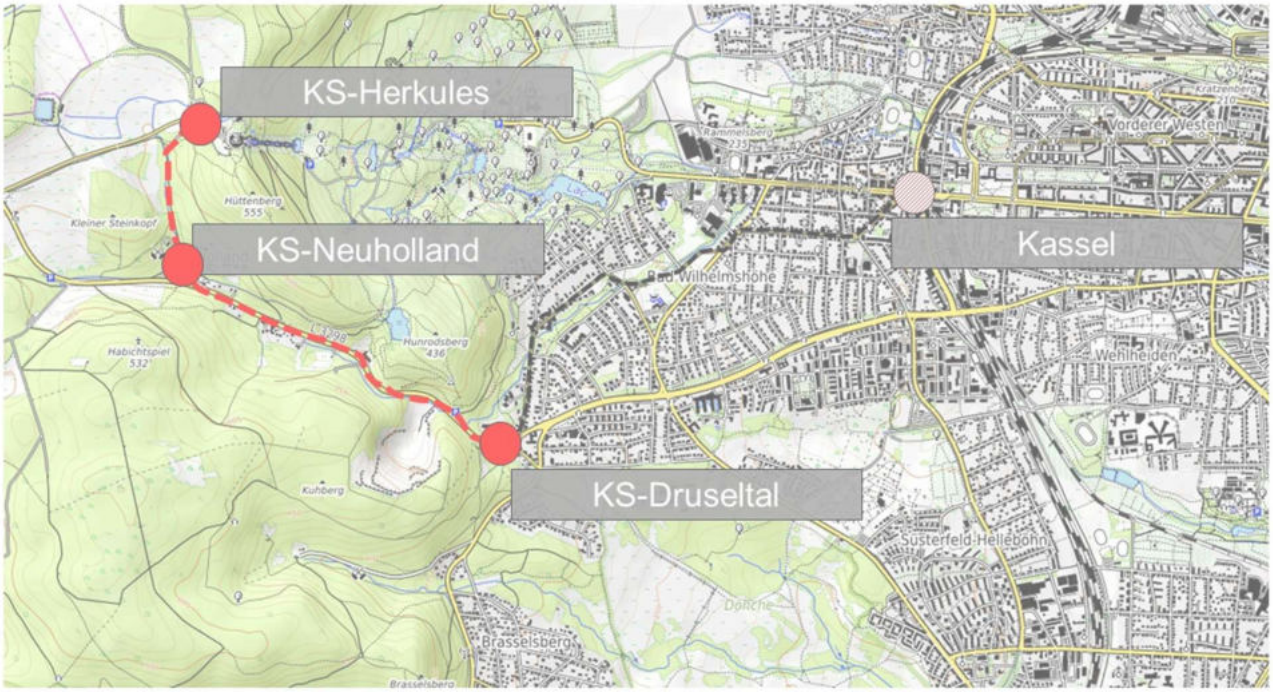
01

Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
4,4 km	Hümme – Stammen – Trendelburg Hümme (1.329 EW), Stammen (385 EW), Trendelburg (1.088 EW).	teilweise Radweg	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1986 SPNV			LK Kassel
Infrastrukturzustand	Nicht mehr vorhanden.		
Trassensicherung im Regionalplan	Nein. Trassensicherung wäre anzustreben.		
Nahverkehrsplan	Soll bei der Neuaufstellung (derzeit in Bearbeitung) des Regionalen NVP des NVV aufgenommen werden.		
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Eine Verlängerung der Linie RT1 von Hümme nach Trendelburg könnte aufgrund der Wendezeit im Hümme ohne zusätzliches RegioTram Fahrzeug erfolgen. Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden vom NVV noch eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch den NVV nur verfolgt, wenn die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten.		

Kassel – Herkules (Herkulesbahn)

02



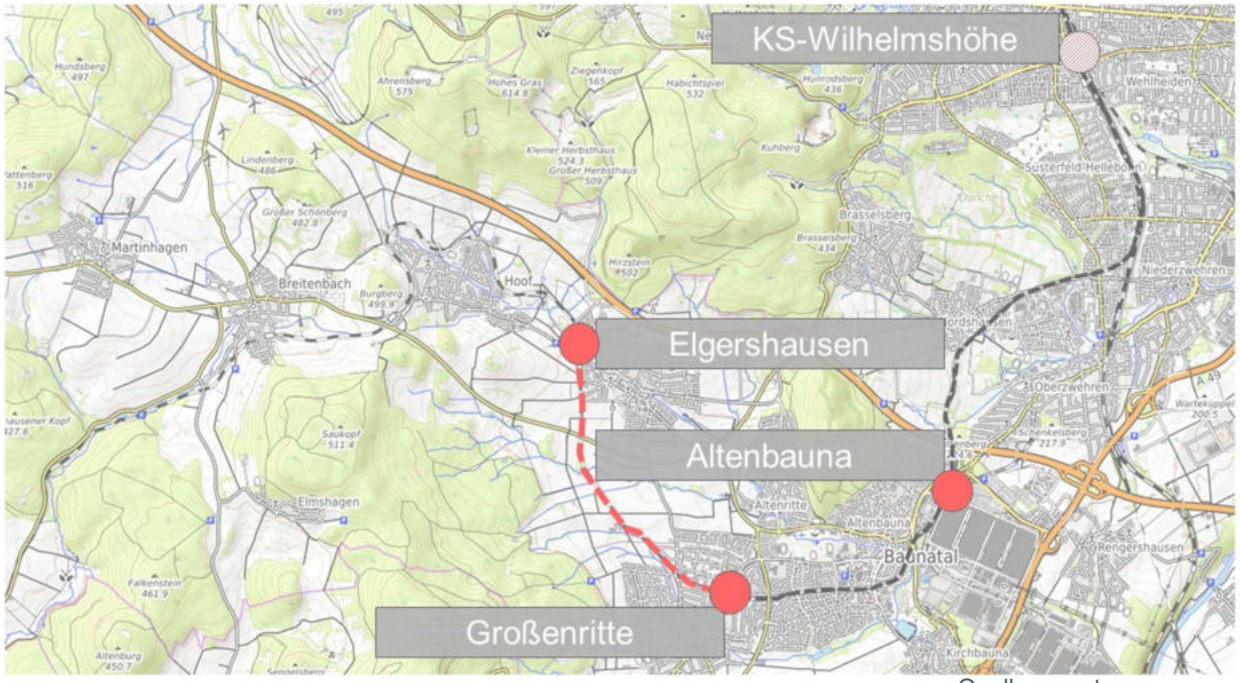
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
3,5 km	Kassel-Druseltal – Kassel-Neuholland - Kassel-Herkules (Kassel: 204.000 EW)	keine Nutzung	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1961 Güterverkehr 1966 Personenverkehr			Stadt Kassel (Kasseler Verkehrsgesellschaft AG)

Infrastrukturzustand	Gleise sind abgebaut, Trasse ist in Teilen noch vorhanden.
Trassensicherung im Regionalplan	Gültig: Regionalplan 2009, Aktualisierung 2020 ist in Arbeit. Nach Auskunft RP sind städtische Straßenbahnen, worunter auch die Herkulesbahn gerechnet wird, unter dem „Radarschirm“ des Regionalplans. Deshalb nicht enthalten. Eine Trassensicherung wäre jedoch anzustreben.
Nahverkehrsplan	Lokaler Nahverkehrsplan (2014), 6.8 Weiterentwicklung des Schienennetzes. Verkehrsentwicklungsplan (2015), 7.1.3 Reaktivierung der Herkulesbahn.
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Es wurde bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt, diese ist jedoch nicht mehr aktuell. Vor einer neuerlichen Aktualisierung der technischen Machbarkeitsstudie müssen die limitierenden Faktoren, die Beeinträchtigung von Welterbe und Natur, geprüft werden. Ergebnis und weitere Schritte werden anschließend mit der Stadt Kassel diskutiert.

Baunatal – Schauenburg-Elgershausen

03



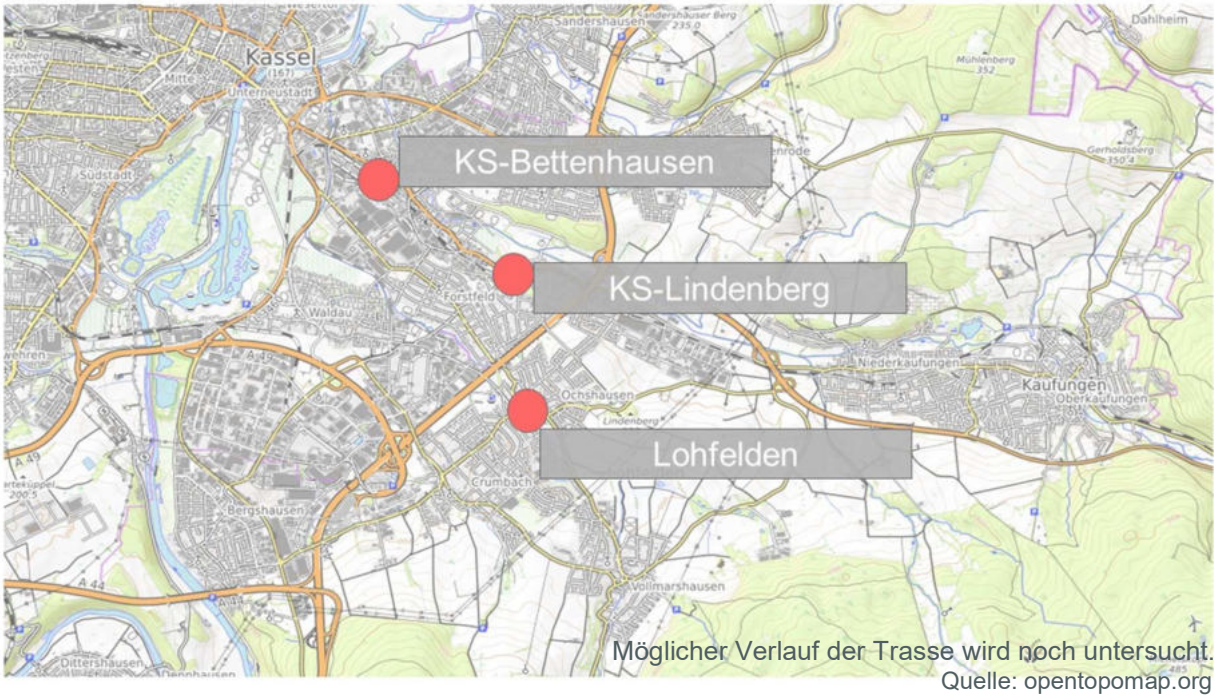
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
Teilstück 3,4 km Gesamt 23,1 km	Baunatal (27.400 EW), Schauenburg-Elgershausen (4.300 EW).	seit 1972 Museumsverkehr auf der Gesamtstrecke Kassel - Naumburg	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1977 Personenverkehr 1991 Güterverkehr			LK Kassel

Infrastrukturzustand	Gleise sind vorhanden. Strecke ist betriebsbereit, wird genutzt für Ausflugsverkehr (Hessencourrier).
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Nordhessen, 2009, S.124 (5.1.1, Ziel 6).
Nahverkehrsplan	Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP des NVV aufgenommen werden.
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Um weitere Entwicklungen für Baugebiete in Großenritte und Elgershausen berücksichtigen zu können, sollte eine Verlängerung der Tramstrecke bis Elgershausen betrachtet werden. Hierzu Prüfung einer Tram-Verlängerung nach Abstimmung mit der KVG. Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden von NVV und KVG noch eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch NVV und KVG nur verfolgt, wenn die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten.

Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn)

04



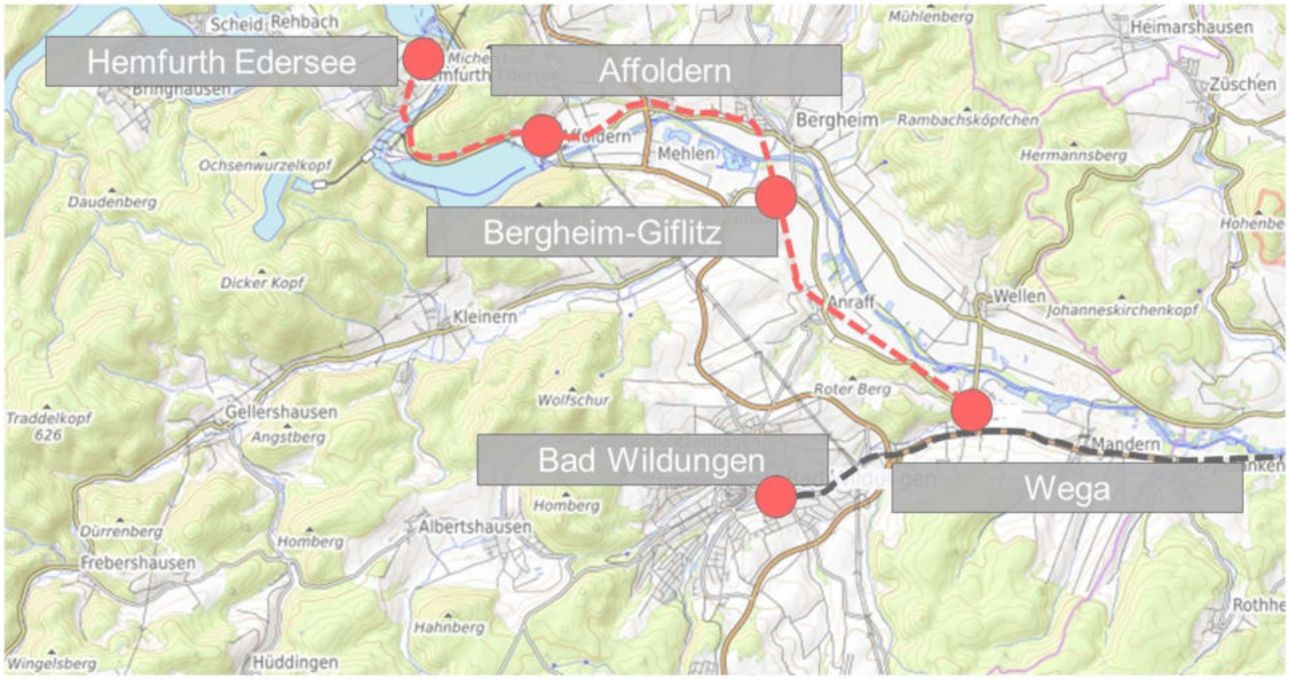
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
Teilstück 0,45 km Gesamt 10,6 km	BAB 7 bis Zentrum Gemeinde Lohfelden (14.650 EW).	Trasse ist teilweise mit einem Radweg überbaut	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1966 Personenverkehr 1983 Güterverkehr			LK Kassel, Stadt Kassel

Infrastrukturzustand	Bis Straßenbahnhaltestelle Lindenberg in Betrieb, im Bereich des Forstbachwegs Neubaustrecke, auf dem Abschnitt der ehem. Söhrebahn keine Gleise mehr vorhanden. Abschnittsweise auch mit Gebäuden überbaut. Verlauf ist insgesamt nicht mehr eindeutig zu erkennen.
Trassensicherung im Regionalplan	Nein. REP Nordhessen, 2009, in Ziel 9 ist aber die Ausweitung des Straßenbahnnetzes nach Lohfelden erwähnt.
Nahverkehrsplan	Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP aufgenommen werden.
Status der Reaktivierung	**Machbarkeitsstudie in Bearbeitung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Im Zuge einer Machbarkeitsstudie zur Tramanbindung Lohfelden soll neben der Fortführung einer Streckenverlängerung über den Stadtteil Waldau, alternativ auch eine Variante über einen Teil der ehemaligen Söhrebahn untersucht werden. Die Gemeindevertretung Lohfelden hat am 31.03.22 einer Machbarkeitsstudie zugestimmt. Die Kasseler Verkehrsgesellschaft hat die Machbarkeitsstudie beauftragt

Bad Wildungen-Wega – Hemfurth-Edersee (Staumauer)

05



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
12 km	[Bad Wildungen (16.600 EW)], Wega (700 EW), Bergheim-Giflitz (900 EW), Affoldern (450 EW), Hemfurth-Edersee (800 EW).	keine Nutzung	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
2001 Personenverkehr			LK Waldeck-Frankenberg

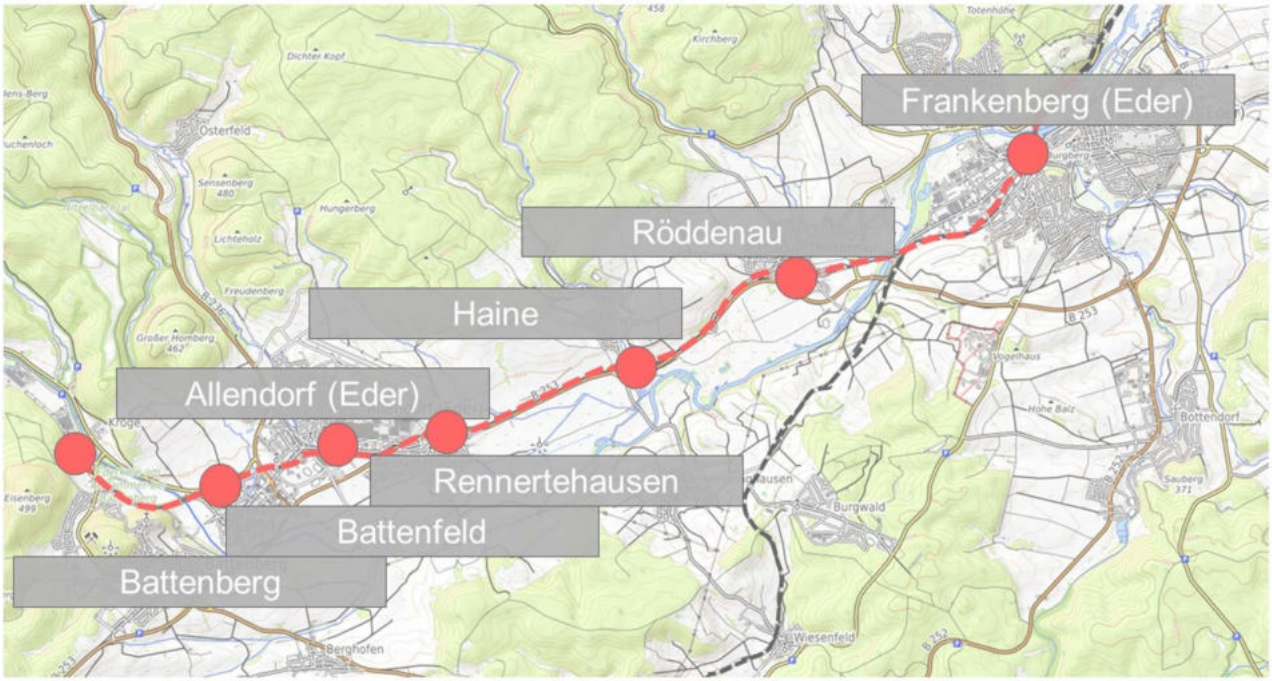
Infrastrukturzustand	Wega- Bergheim; guter Zustand, Gleise sind vorhanden. Bergheim – Affoldern (ehem. Kraftwerksbahn): nicht betriebsbereit. Affoldern – Hemfurth: Draisinenbetrieb. Hemfurth – Edersee Staumauer: Keine Gleise vorhanden.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Nordhessen, 2009, S.124 (5.1.1, Ziel 6).
Nahverkehrsplan	Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP des NVV aufgenommen werden
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden vom NVV noch eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch den NVV nur verfolgt, wenn die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten. In einem ersten Schritt soll das Reaktivierungspotenzial untersucht werden. In Studie des Landkreises zum Ederseeverkehr enthalten.

Hemfurth – Edersee Staumauer wäre ein Neubauabschnitt.

Die Strecke könnte im Regelbetrieb ganzjährig bedient werden, das Hauptpotential sieht der NVV dabei im Tourismus und Freizeitverkehr.

Frankenberg – Battenberg (Eder)

06

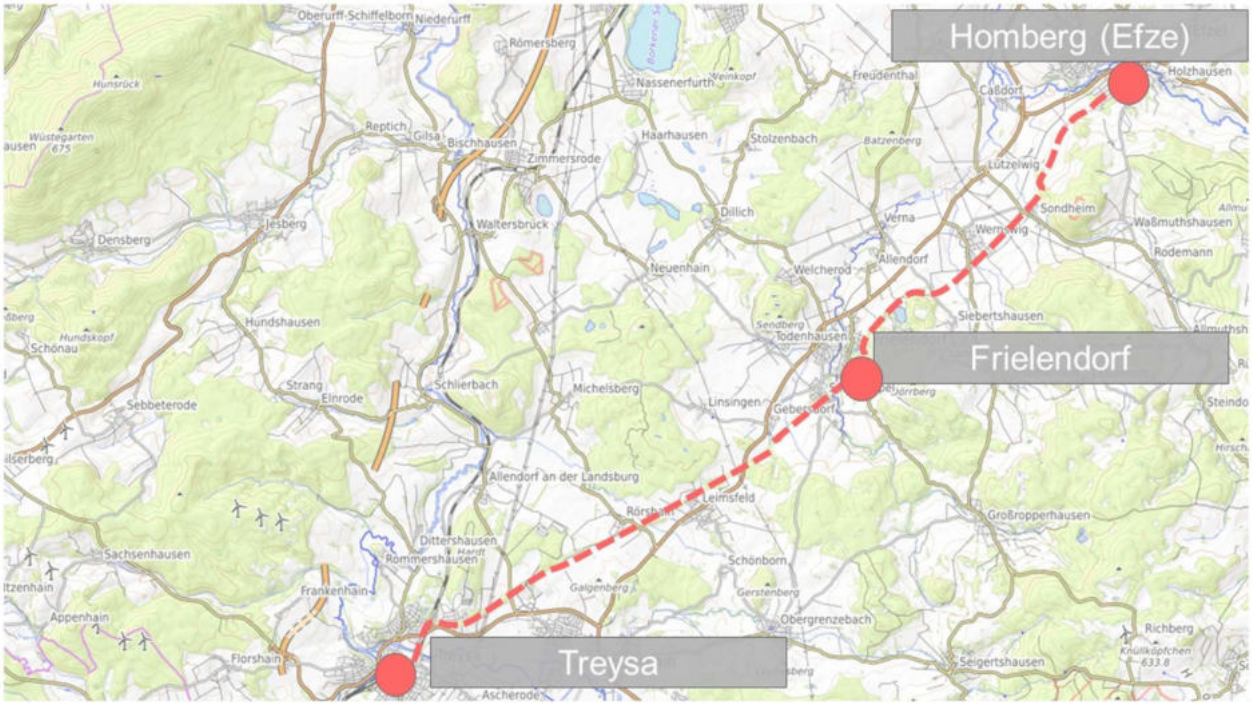


Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
12 km	Frankenberg – Battenberg (Eder) Frankenberg (17.700 EW), Röddenau (1.700 EW), Haine (560 EW), Rennertehausen (1.600 EW), Allendorf (5.640 EW), Battenfeld (1.112 EW), Battenberg (5.530 EW).	Güterverkehr	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1981 Personenverkehr			LK Waldeck-Frankenberg
Infrastrukturzustand	Trasse wurde für den Güterverkehr aktuell ertüchtigt.		
Trassensicherung im Regionalplan	Dargestellt als Bestand (Güterverkehr), daher keine Trassensicherung notwendig.		
Nahverkehrsplan	Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP aufgenommen werden.		
Status der Reaktivierung	**Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen**		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen (2021). Derzeit NKU mit Beschleunigungsmaßnahmen auf der Linie RB97. Soll bei positiver NKU des Gesamtprojektes Beschleunigungsmaßnahmen im Bundes-GVFG angemeldet werden.		

Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze)

07



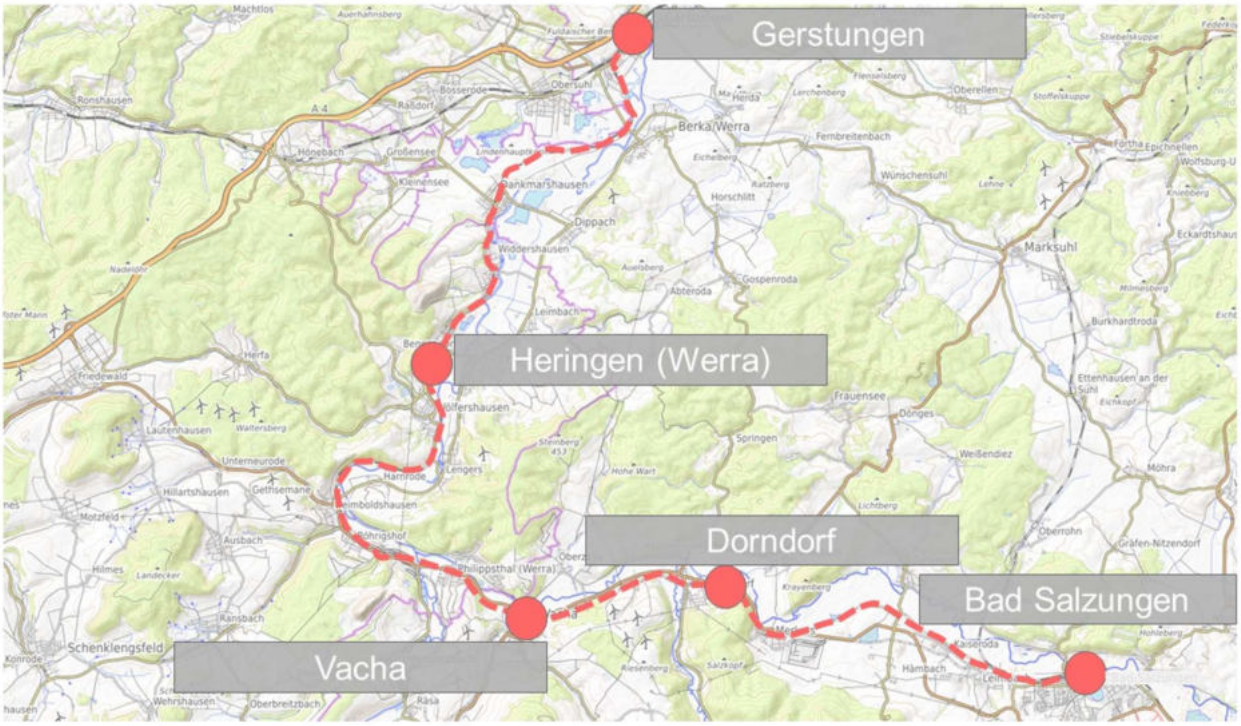
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
21,1 km	Schwalmstadt-Ziegenhain (nördl. Teil – ca. 1.500 EW), Schwalmstadt -Rörshain (247 EW), Gemeinde Frielendorf (7.800 EW), Homberg (Efze) (13.900 EW).	keine Nutzung	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1981 Personenverkehr 2002 Güterverkehr			Schwalm-Eder-Kreis (NSE)

Infrastrukturzustand	Gleise noch vorhanden, seit 2003 nicht mehr in Betrieb.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Nordhessen, 2009, S.124 (5.1.1, Ziel 6).
Nahverkehrsplan	Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP des NVV aufgenommen werden.
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Derzeit sowohl als Reaktivierungstrecke als auch für einen Bahnradweg in Diskussion. Bürgerinitiative „Rettet die nordhessische Kanonenbahn“. Untersuchung der Stadt Homberg über Möglichkeiten der Nutzung. Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden vom NVV noch eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch den NVV nur verfolgt, wenn die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten.

Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn)

08



Quelle: opentopomap.org

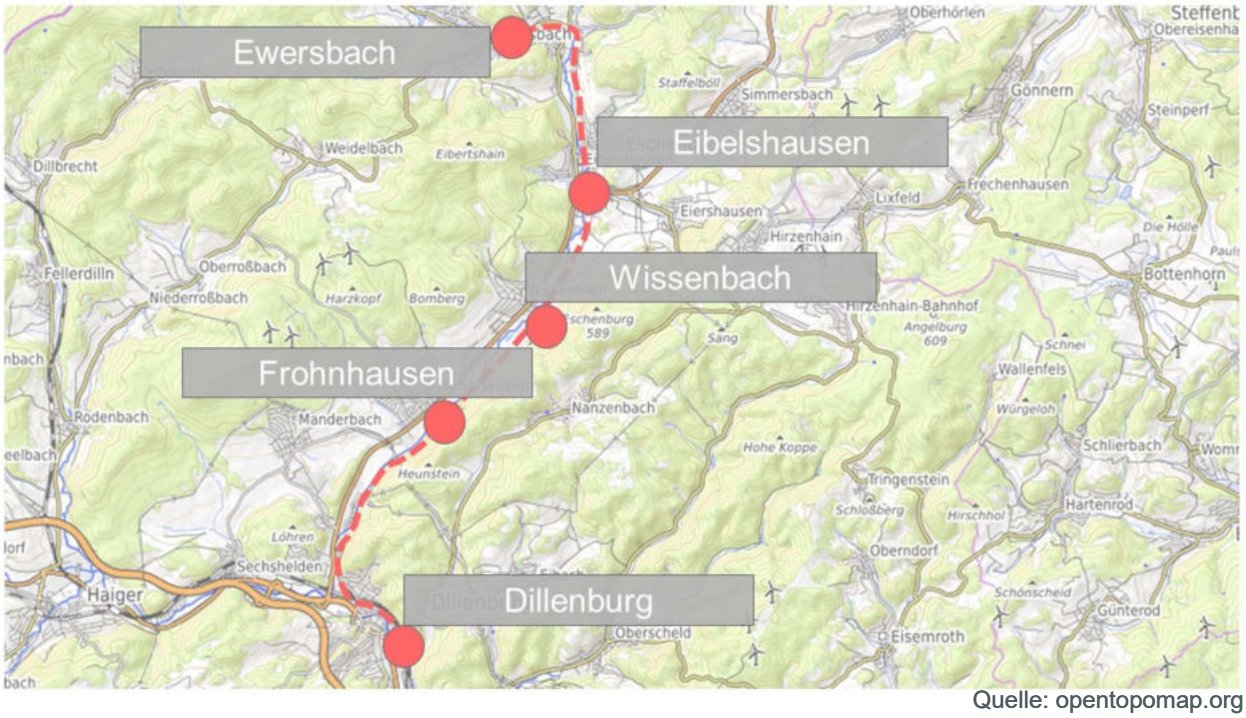
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
41,1 km	Gerstungen – Heimboldshausen – Vacha- Bad Salzungen Gerstungen (6.100 EW), Berka (1.399 EW), Dankmarshausen (1.093 EW), Widdershausen (877 EW), Heringen (7.625 EW), Wölfershausen (380 EW), Heimboldshausen (733 EW), Phillippsthal (4.105 EW), Vacha (5.055 EW), Dorndorf (2.500 EW), Bad Salzungen (21.613 EW).	teilweise Güterverkehr	NVV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1981 Personenverkehr			LK Hersfeld-Rotenburg, Wartburgkreis

Infrastrukturzustand	Gerstungen – Heimboldshausen (18,3 km): eingleisig, nicht elektrifiziert, Güterverkehr. Heimboldshausen – Hattorf (6,5 km): K&S Anschlussbahn. Hattorf bis Vacha: stillgelegt. Vacha – Bad Salzungen (16,3 km): Güterverkehr.
Trassensicherung im Regionalplan	Bis zum K+S Werk Werra als Bestand dargestellt, darüber hinaus bis zur Landesgrenze Thüringen keine Trassensicherung. In 2021 wurde der Güterverkehr nach Thüringen über Unterbreizbach wiederaufgenommen, zukünftig könnte die Strecke somit als Bestand dargestellt werden.
Nahverkehrsplan	Soll bei der Neuaufstellung (derzeit in Bearbeitung) des Regionalen NVP aufgenommen werden.

Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Derzeit gibt es Bestrebungen zusammen mit dem Wartburgkreis eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Der Abschnitt zwischen Gerstungen – Heimboldhausen ist im Bundesprogramm „Elektrische Güterbahnen“ enthalten und wird derzeit für eine Elektrifizierung beplant.

Dillenburg – Ewersbach (Dietzhölztalbahn)

09



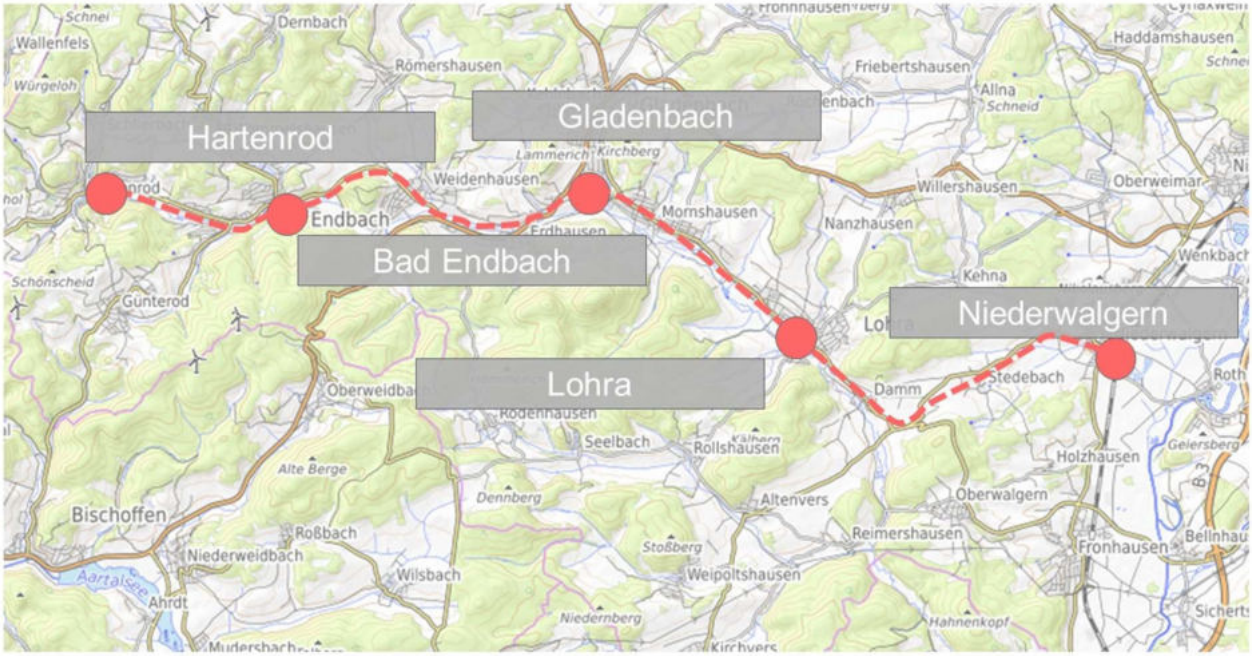
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
15,9 km	Dillenburg (23.600 EW), Fronhausen (3.900 EW), Wissenbach (1.800 EW), Eibelshausen (3.900 EW), Ewersbach (2.900 EW).	Güterverkehr zum Stahlwerk in Dillenburg	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1987 Personenverkehr 2001 Güterverkehr (stillgelegt: 13,7 km)			Lahn-Dill-Kreis

Infrastrukturzustand	Gleise bis auf ca. 300 m erhalten: alle Gleise im Bf. Ewersbach/Bahnübergänge in Eibelshausen/ Brücke in Eschenburg wurden entfernt, teilweise stark zugewachsen.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7).
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als zu untersuchende Strecke enthalten.
Status der Reaktivierung	**Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Der RMV hat in Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) eine Vorstudie zum Reaktivierungspotenzial erstellen lassen. Diese wurde 2022 abgeschlossen. Die Vorstudie kommt zu einem negativen Ergebnis bezüglich der Reaktivierung der Dietzhölztalbahn

Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern (Salzbödebahn)

10



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
19,3 km	Bad Endbach (Hartenrod) (8.000 EW), Gladenbach (12.300 EW), Lohra (5.500 EW), Niederwalgern (1.400 EW).	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
2001 Personenverkehr 1996 Güterverkehr			LK Marburg-Biedenkopf (RNV)
Infrastrukturzustand	Ab 2006 Gleis abgebaut, z.T. Trasse überbaut (Lohra: Einkaufsmarkt, OU B 255)		
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7).		
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als zu untersuchende Strecke enthalten.		
Status der Reaktivierung	**Machbarkeitsstudie in Bearbeitung**		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Vorstudie Salzbödebahn (2018/2019): Projektdossierverfahren = Erwartungswert Mehrverkehrsquote von 97% gegenüber einer erforderlichen Mehrverkehrsquote von 38%. Eine Machbarkeitsstudie für die Salzbödebahn mit Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) soll bis zum Herbst 2022 fertiggestellt werden.		

Kirchhain – Burg- u. Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn)

11

Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
20 km	Kirchhain (16.200 EW), Amöneburg (5.000 EW), Rüdigheim (550 EW), Schweinsberg (1.200 EW), Nieder-Ofleiden (760 EW), Ober-Ofleiden (870 EW), Homberg (3.320 EW), Neuhaus (Oberhess.) (k.A.), Wäldershausen (k.A.), Burg- und Nieder-Gemünden (640 EW).	Güterverkehr bis Nieder Ofleiden (Basaltsteinbruch, Bahnschotter, Asphalt)	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1980 Personenverkehr			LK Marburg-Biedenkopf (RNV), Vogelsbergkreis (ZOV-Verkehr)

Infrastrukturzustand	In Teilen ab-/zurückgebaut.	
Trassensicherung im Regionalplan	Ja.	REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7). Die Strecke Kirchhain – Nieder Ofleiden MHI ist im Regionalplan Mittelhessen (RPM) als Bestandsstrecke im Schienengüterverkehr dargestellt und beschrieben. Der RPM befindet sich in der Fortschreibung.
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 enthalten. Im gültigen NVP von ZOV-Verkehr wird folgende Aussage getroffen: Eine Vorstudie soll bezüglich der Ohmtalbahn Status und Möglichkeiten der in Teilen abgebauten und entwidmeten Strecke ermitteln. Neuer NVP Marburg-Biedenkopf (2023) soll Aussage zur Strecke enthalten.	
Status der Reaktivierung	**Vorstudie positiv abgeschlossen**	

Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Anfang 2020 haben sich die streckenanliegenden Kreise und Kommunen darauf verständigt, eine Reaktivierung der Gesamtstrecke für den SPNV zu untersuchen. Eine Vorstudie des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr) und des RNV Marburg-Biedenkopf weist ein Personenverkehrspotenzial bei Herstellen des Lückenschlusses zur Vogelsbergbahn aus. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse der Vorstudie bei künftigen Betrachtungen zur Entwicklung der Vogelsbergbahn als Variante zu berücksichtigen.

Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn)

12

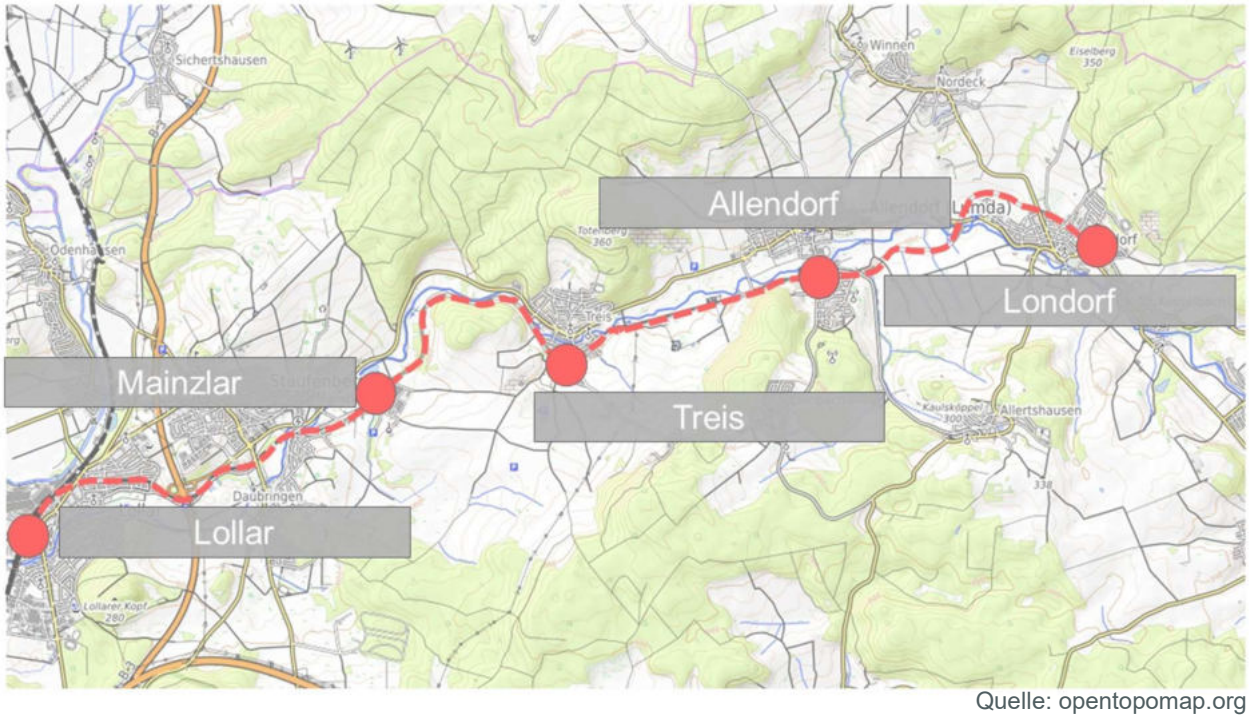
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
45,8 km	Bad Hersfeld (29.800 EW), Asbach (1.500 EW), Beiershausen (300 EW), Niederaula (2.600 EW), Niederjossa (700 EW), Oberjossa (242 EW), Breitenbach a. Herzb. (1800 EW), Hatterode (252 EW), Wallersdorf (270 EW), Grebenau (710 EW), Eulersdorf (135 EW), Schwarz (660 EW), Eifa (650 EW), Altenburg (1.200 EW), Alsfeld (9.500 EW).	Güterverkehr auf der Strecke Bad Hersfeld-Niederaula-Breitenbach a. Herzberg	NVV und RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1974 Personenverkehr (Gründchenbahn), 1984 Personenverkehr (Knüllwaldbahn,)			LK Hersfeld-Rotenburg, Vogelsbergkreis (ZOV-Verkehr)
Infrastrukturzustand	Abschnitt Bad Hersfeld - Niederaula - Breitenbach a. Herzberg Gleis für Güterverkehr noch vorhanden und in Betrieb, Breitenbach a. Herzberg – Eifa Strecke abgebaut. Eifa – Alsfeld Strecke größtenteils noch vorhanden, nicht betriebsbereit / Widmungsstatus ist zu prüfen.		
Trassensicherung im Regionalplan	Von Bad Hersfeld bis Breitenbach (Herzberg) als Bestand (Güterverkehr) dargestellt, von Breitenbach bis Alsfeld keine Trassensicherung. Eine Trassensicherung für den Bereich des Regionalplan Nordhessen wäre anzustreben. Für den Teil der Trasse, der im Bereich des		

	Regionalplan Mittelhessen verläuft ist ein Bedarf derzeit nicht abschätzbar.
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 nicht enthalten. Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP des NVV aufgenommen werden.
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	In einem ersten Schritt soll in Zusammenarbeit mit dem RMV das Reaktivierungspotenzial untersucht werden. Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden vom NVV noch eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch den NVV nur verfolgt, wenn die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten. Mit der Reaktivierung könnte eine durchgängige Bahnverbindung von Gießen über Alsfeld nach Bad Hersfeld und zum Knoten Bebra entstehen, eine West-Ost-Verbindung durch Mittelhessen.

Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdatalbahn)

13



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
11,2 km	Lollar (4.800 EW), Staufenberg-Daubringen (1.700 EW), Staufenberg-Mainzlar (1.700 EW), Allendorf-Treis (2.100 EW), Allendorf (2.400 EW), Rabenau-Londorf (1.800 EW).	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1981 Personenverkehr 2017 Güterverkehr (Lollar – Mainzlar)			LK Gießen (ZOV-Verkehr)

Infrastrukturzustand	Die Strecke muss im gesamten Abschnitt erneuert werden.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7).
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 enthalten, Zielzustand als Linie RB43 bei nachgewiesener Förderfähigkeit und entsprechender regionalplanerischer Stützung der Siedlungsentwicklung. Im lokalen NVP 2020 enthalten; Voraussetzung für eine Umsetzung ist Förderwürdigkeit.
Status der Reaktivierung	**In Planung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Engagement des Lumdatalbahn e. V. Am Bahnhof Lollar werden im Zuge Rahmenvereinbarung Hessen die Bahnsteige der beiden Hauptgleise modernisiert. 2020: vom RMV beauftragte Planungsleistungen (Teile der Vorplanung) liegen vor. Die Förderwürdigkeit soll nach Vorliegen des neuen Verfahrens der „Standardisierten Bewertung“ mit dieser geprüft werden.

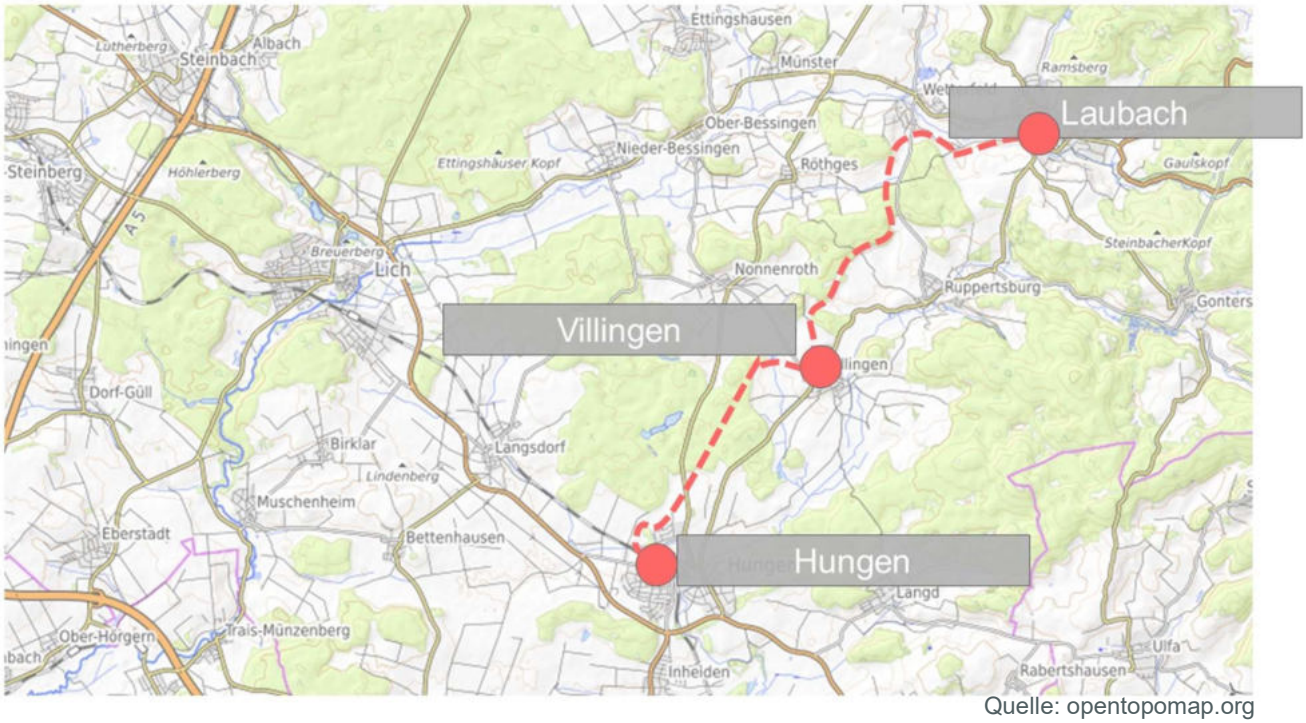
Brandoberndorf – Albshausen (Solmsbachtalbahn) 14

Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
16,4 km	Grävenwiesbach (5.200 EW), Brandoberndorf (2.100 EW), Braunfels (10.700 EW). Solms (13.300 EW), Albshausen (1.900 EW), [Wetzlar (51.100 EW)].	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1985 Personenverkehr 1988 Güterverkehr			Lahn-Dill-Kreis
Infrastrukturzustand	Gleis abgebaut, Trasse vorhanden, Brücken fehlen, Tunneleinschnitt bei Burgsolms ist verfüllt.		
Trassensicherung im Regionalplan	Ja.	REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7) und REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).	
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als zu untersuchende Strecke enthalten.		
Status der Reaktivierung	**Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung**		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Der RMV hat in Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) eine Vorstudie zum Reaktivierungspotenzial erstellen lassen. Diese wurde 2022 abgeschlossen. Die Vorstudie auf Basis des bisherigen Verfahrens der Standardisierten Bewertung kommt zu einem negativen Ergebnis bezüglich der Reaktivierung der Solmsbachtalbahn.		

Hungen – Laubach

15



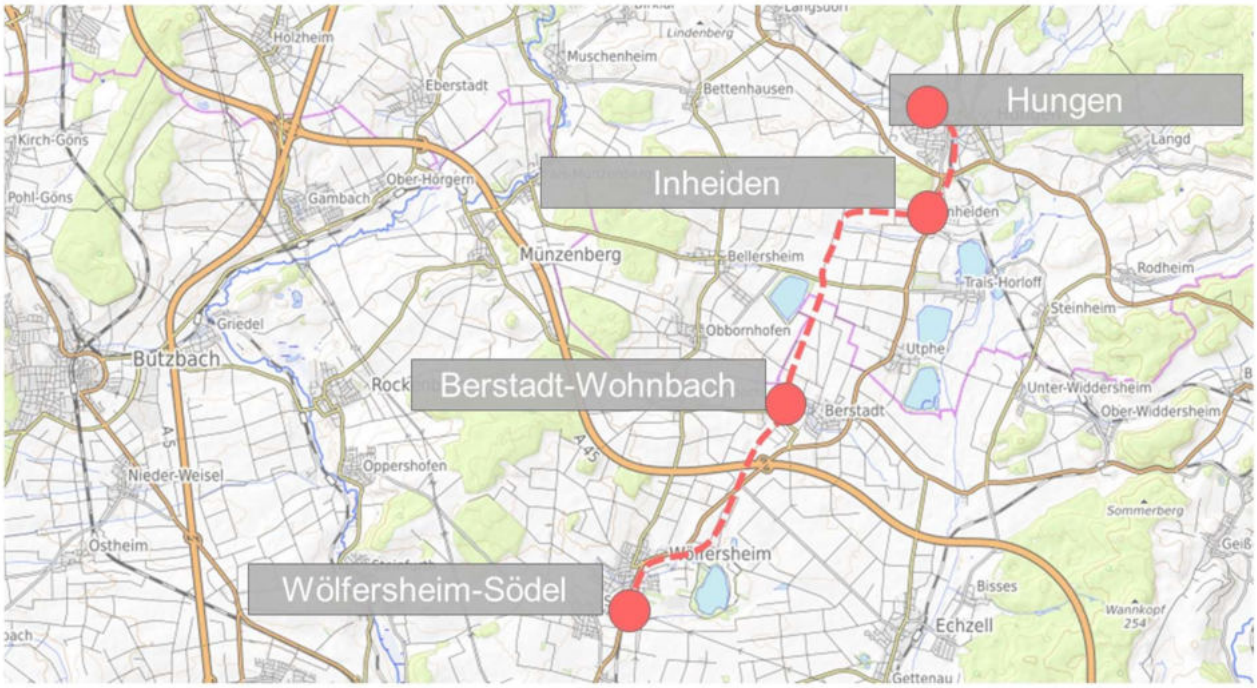
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
12,8 km	Hungen (4.700 EW), Villingen (1.400 EW), Laubach (3.200 EW).	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1959 Personenverkehr 1998 Güterverkehr			LK Gießen (ZOV-Verkehr)

Infrastrukturzustand	Gleis 2007 abgebaut. Kompletter Neubau erforderlich, weil Trasse freigestellt und vollständig anders genutzt (z.T. Radweg) inkl. Neubau/Ertüchtigung Stationen.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7).
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 nicht enthalten.
Status der Reaktivierung	**Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Die Strecke wurde von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Aufgrund der Freistellung und teilweisen Überbauung liegen derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung vor. Laut dem RMV ist aktuell kein Untersuchungsbedarf abzusehen.

Wölfersheim-Södel – Hungen (Horlofftalbahn)

16



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
12,2 km	Wölfersheim-Södel (2.600 EW), (Wölfersheim: 4.200 EW), Berstadt-Wohnbach (1.100 EW), Inheiden (1.100 EW), Hungen (4.700 EW).	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
2004 Personenverkehr			LK Gießen u. Wetteraukreis (ZOV-Verkehr)

Infrastrukturzustand	Gleis vorhanden; nicht betriebsbereit.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7) und REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).
Nahverkehrsplan	Regionaler Nahverkehrsplan: Reaktivierung wird angenommen, Angebotskonzept erstellt, Verkehrsleistungen in einer optionalen Stufe unter Voraussetzung einer Reaktivierung ausgeschrieben; Lokaler Nahverkehrsplan: kommunalseitiges großes Interesse an Reaktivierung.
Status der Reaktivierung	**In Planung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Gutachten 2017/2018: NKU > 1, Vorplanung abgeschlossen, Planungsvereinbarung bis Leistungsphase 4 im November 2020 geschlossen, angemeldet beim Bundes-GVFG durch das Land Hessen, Umsetzung vorgesehen. Land Hessen hat DB AG Ende 2020 mit der Vor- und Entwurfsplanung beauftragt. Die Reaktivierung ist mit der Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik auf den Wetterauer Strecken (LuFV-Maßnahme der DB AG) zu koordinieren.

Grävenwiesbach – Weilburg (Weiltalbahn)

17

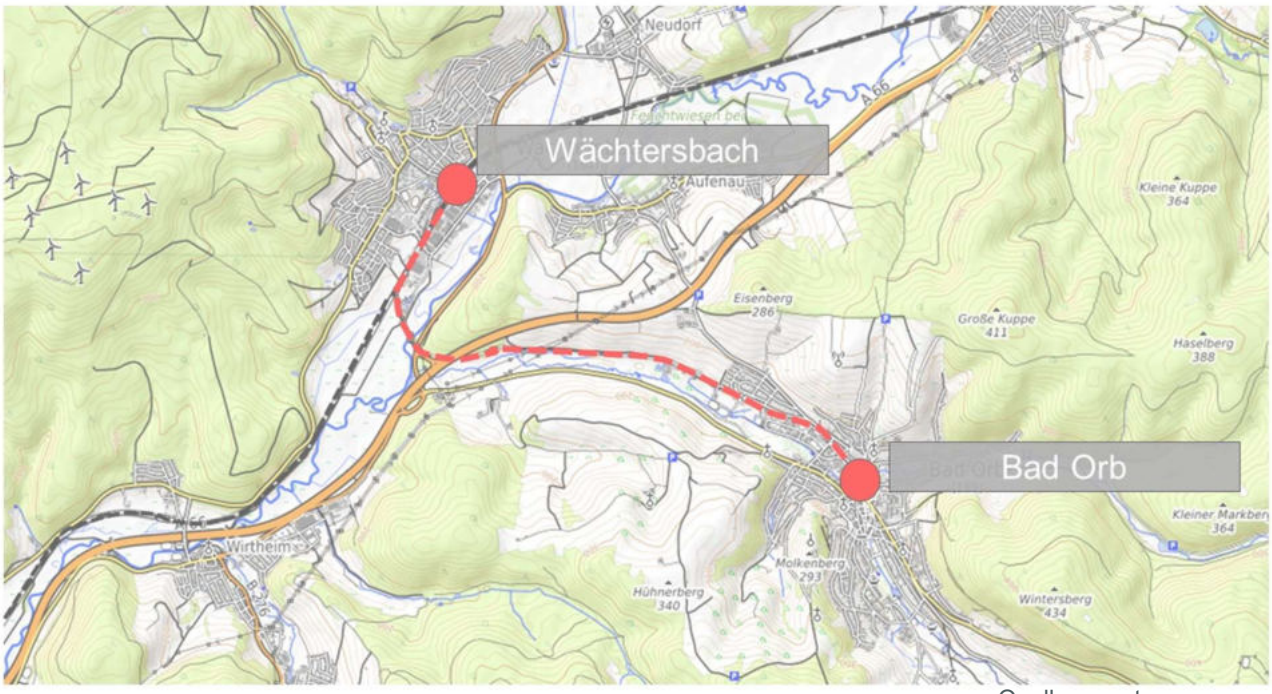
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
22 km	Grävenwiesbach (5.200 EW), Weilmünster (8.900 EW), Weilburg (12.600 EW).	Weiltalradweg	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1969 Personenverkehr 1969 Güterverkehr (Weilmünster - Grävenwiesbach) 1988 Güterverkehr (Weilmünster - Weilburg)			LK Limburg-Weilburg

Infrastrukturzustand	Gleis abgebaut; Trasse z.T. überbaut; Weiltalradweg.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7) und REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als zu untersuchende Strecke enthalten.
Status der Reaktivierung	**Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung**
Aktuelle Informationen sonstige Bemerkungen	Der RMV hat in Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) eine Vorstudie zum Reaktivierungspotenzial erstellen lassen. Diese wurde 2022 abgeschlossen. Die Vorstudie kommt zu einem negativen Ergebnis bezüglich der Reaktivierung der Weiltalbahn.

Wächtersbach – Bad Orb

18



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
7,5 km	Wächtersbach (12.600 EW), Bad Orb (10.100 EW).	Touristischer Bahnbetrieb sonn- und feiertags von Ostern bis Ende Oktober 2001/2006: Reaktivierung als Schmalspur-bahn für saisonalen Tourismusbetrieb	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1995 Personenverkehr 1921 Güterverkehr			Main-Kinzig-Kreis

Infrastrukturzustand	Trasse komplett erhalten (Schmalspurbahn; 600 mm Spurbreite) und für touristischen Bahnbetrieb von Ostern bis Ende Oktober genutzt.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 nicht enthalten. KVG MKK nimmt Strecke im neuen NVP auf.
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Gutachten geplant, um Strecke mit alternativen Antrieben zu reaktivieren. Ebenso Prüfung, ob hier automatisiertes Fahren möglich ist. Hierbei ist der Abschnitt autark zu betrachten. Förderung durch BMVI wird derzeit geprüft. 2021: Projekt soll bei positiver Bewerbung der Stadt Wächtersbach in Smart City mit eingebunden werden.

	Förderzusage durch das BMDV ist erfolgt, eine Machbarkeitsstudie soll 2022 in Auftrag gegeben werden.

Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn)

19

Quelle: opentopomap.org

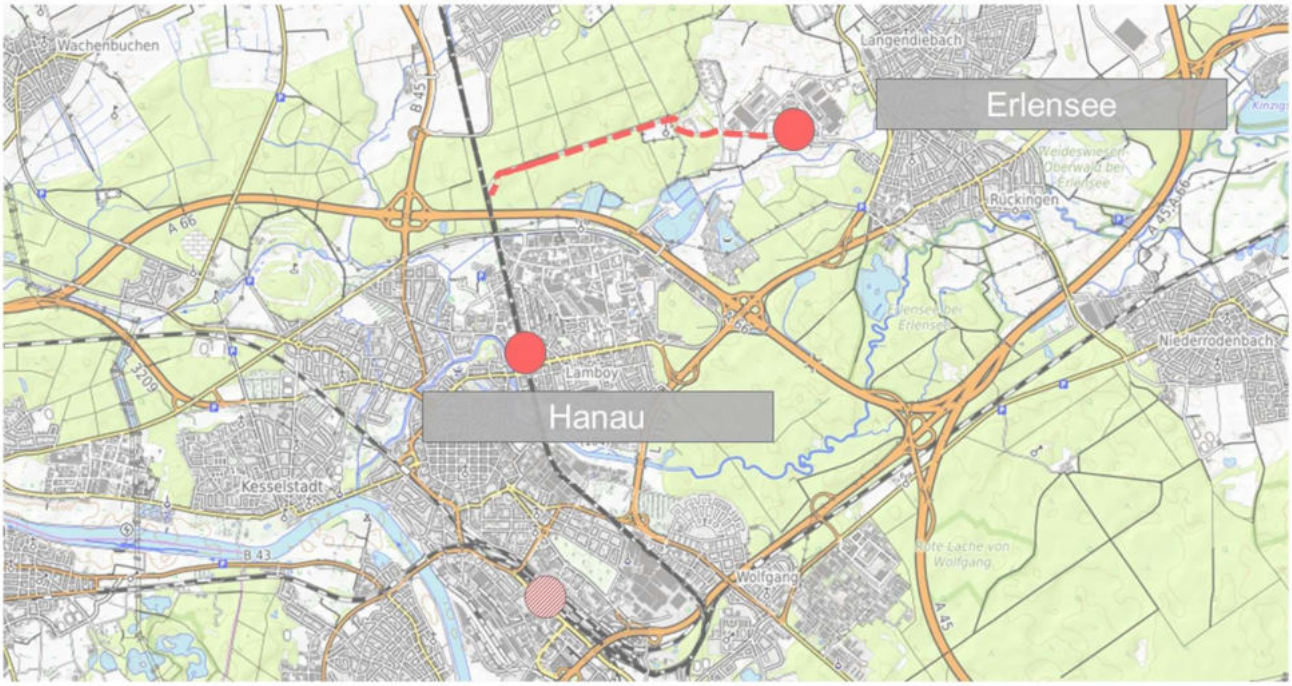
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
ca. 40 km	Wiesbaden (290.000 EW), Taunusstein (30.000 EW), Bad Schwalbach (11.000 EW), Kettenbach (1.500 EW), Landesgrenze [– Diez(10.800 EW)].	WI-Ost – WI-Henkell: Güterverkehr Michelbach – Zollhaus: Draisinenbetrieb	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1983 Personenverkehr			Stadt Wiesbaden, Rheingau-Taunus-Kreis

Infrastrukturzustand	Gleise vorhanden, BÜ z.T. neu, Trasse vielerorts zugewachsen; 2 defekte Brücken und somit Strecke unterbrochen; Strecke in Hessen unter Denkmalschutz (Gebäude, Kunstbauwerke, technische Einrichtungen, Gleisanlagen).
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 enthalten. Im gemeinsamen NVP der Stadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises enthalten.
Status der Reaktivierung	**Machbarkeitsstudie in Bearbeitung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Museumsbahnbetrieb bis 2009. Wiederaufnahme des Museumsbahnbetriebes ist in Vorbereitung.

	Nach Ablehnung der CityBahn Wiesbaden durch einen Bürgerentscheid Ende 2020 wird 2021/2022 eine technische Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Bad Schwalbach – Wiesbaden in Ergänzung der Studie von 2020 für den Abschnitt Bad Schwalbach – Diez durchgeführt. Eine Untersuchung der Gesamtstrecke ist länderübergreifend verabredet.

Hanau – Erlensee

20



Quelle: opentopomap.org

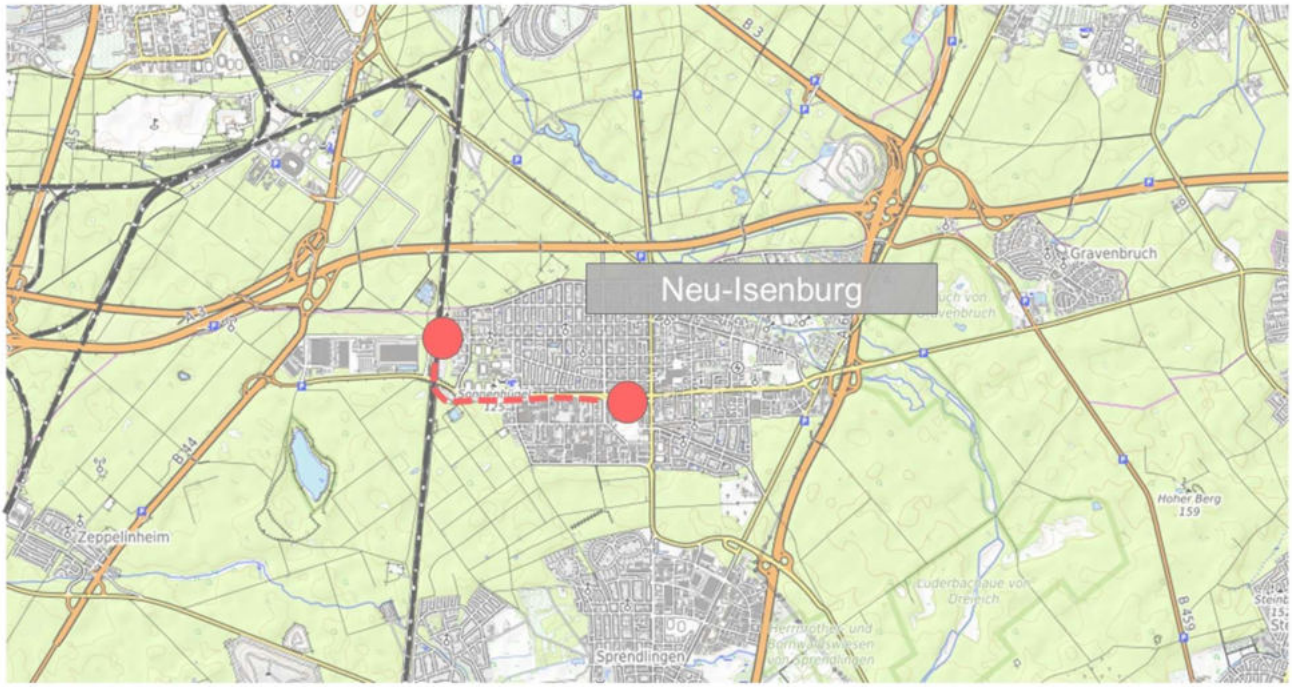
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
ca. 5 km	Hanau (98.935 EW), Erlensee (15.058 EW).	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
2007			Stadt Hanau

Infrastrukturzustand	Gleis vorhanden, wird voraussichtlich zukünftig genutzt für Fa. Spitzke Gleisbau.
Trassensicherung im Regionalplan	Nein.
Nahverkehrsplan	RMV: Erlensee und v.a. die Konversionsfläche "Fliegerhorst" sollen über den bestehenden Gleisanschluss an den SPNV angebunden werden. Untersuchung der Maßnahme läuft noch; abschließende Bewertung steht noch aus. KVG MKK nimmt Strecke im neuen NVP mit auf.
Status der Reaktivierung	**Machbarkeitsstudie in Bearbeitung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	RMV: Erlensee und v.a. die Konversionsfläche "Fliegerhorst" sollen über den bestehenden Gleisanschluss an den SPNV angebunden werden. Untersuchung der Maßnahme läuft noch; abschließende Bewertung steht noch aus. Abschnitt wird in 2021 im Rahmen eines Gutachtens zur weiteren Entwicklung der Strecke HU-FB mit betrachtet. Das Gutachten wurde noch nicht abgeschlossen Außerdem:

	Aktuell wird eine Reaktivierung für den Güterverkehr verfolgt. Der Gleisanschluss zur Firma Spitzke befindet sich im Bau. Der für den Güterverkehr reaktivierte Gleisanschluss soll 2022 in Betrieb gehen. Seitens des Kreises besteht zudem der Wunsch, die Reaktivierung für den SPNV zu untersuchen. Die potenziellen Konflikte bilden die Schutzgebiete entlang der Trasse und auf dem ehemaligen Fliegerhorst-Gelände.

Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum

21



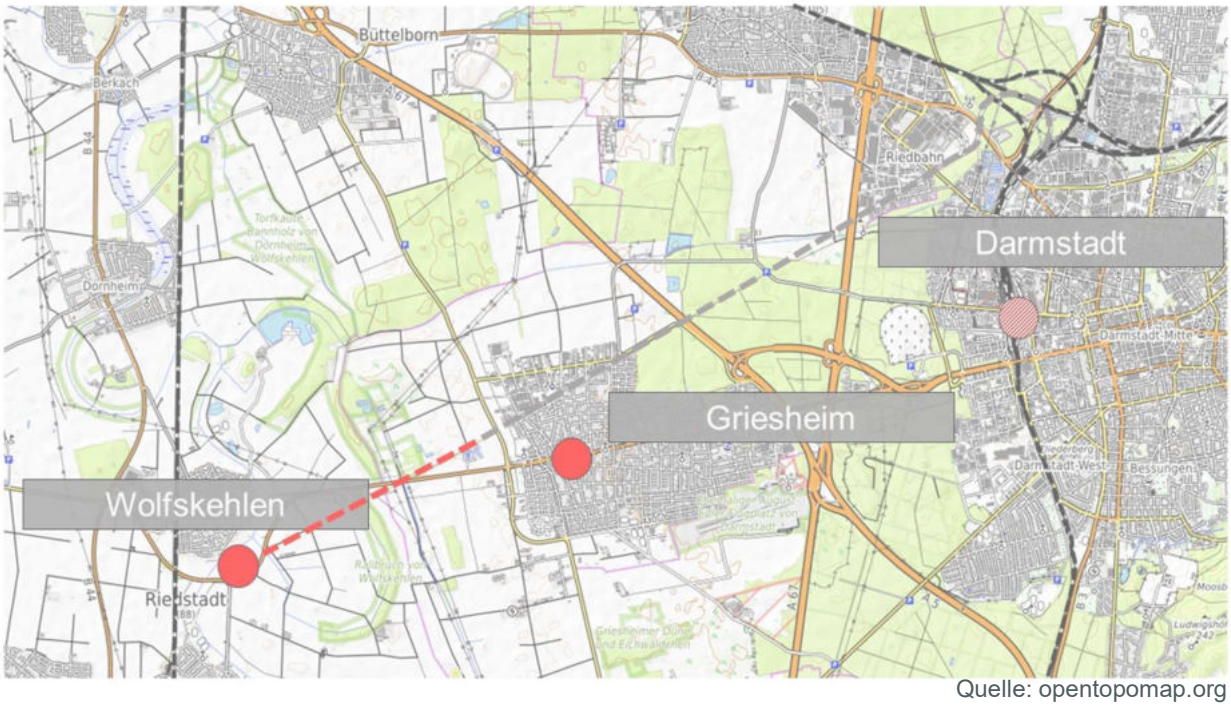
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
2,6 km	Neu-Isenburg Bf., Neu-Isenburg Gewerbegebiet West, Neu-Isenburg Zentrum (35.700 EW).	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
2006 Personenverkehr			LK Offenbach

Infrastrukturzustand	Gleis z. T. abgebaut, Trasse vorhanden.	
Trassensicherung im Regionalplan	Nein.	Der Regionalplan Südhessen 2010 benennt die Regionaltangente West (RTW) jedoch als Ziel Z5.1-5: „Realisierung der Regionaltangente West (RTW) mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg und Frankfurt am Main Nordweststadt – Dreieich-Buchschlag.“
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als Teil Planfeststellungabschnitt Süd 2 der RTW enthalten.	
Status der Reaktivierung	**In Planung**	
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Für den Abschnitt Neu-Isenburg (PFA Süd 2) ist in wird zurzeit die Entwurfsplanung erstellt. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für RTW Trasse ab Sommer 2022 Antrag auf Planfeststellung Anfang 2023 Der angrenzende Abschnitt (PFA Süd 1) ist planfestgestellt.	

Griesheim – Wolfskehlen

22



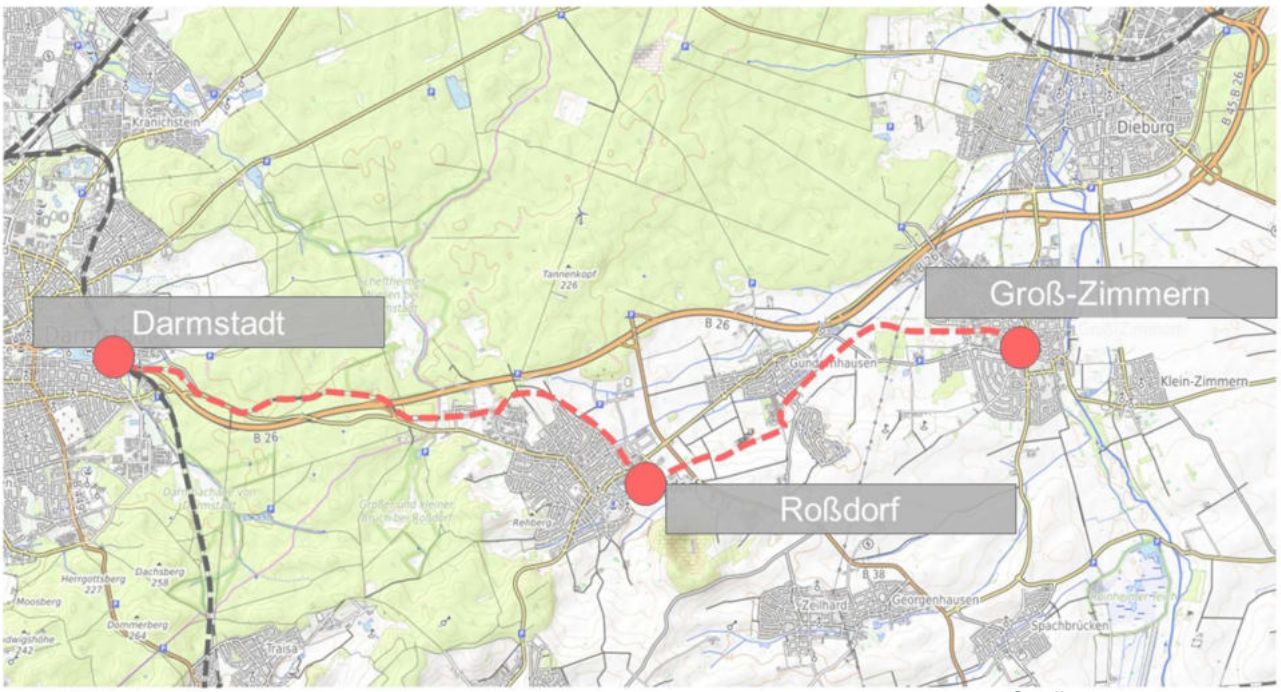
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
5,8 km	Griesheim (26.200 EW), Wolfskehlen (4.100 EW), [Riedstadt-Goddelau (5.900 EW).]	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1970 Personenverkehr 1975 Güterverkehr			LK Darmstadt-Dieburg (DADINA), LK Groß-Gerau (LNVG Groß-Gerau)

Infrastrukturzustand	Gleis abgebaut. Trasse weitgehend erhalten, z.T. Radweg oder zugewuchert oder überbaut.
Trassensicherung im Regionalplan	Nein. Jedoch wäre eine Trassensicherung IM Regionalplan Südhessen anzustreben.
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 nicht enthalten. Im gemeinsamen Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 - 2024 mit einem Prüfauftrag (LK-P9, S. 172) enthalten: „Westliche Verlängerung der Straßenbahn in Griesheim“.
Status der Reaktivierung	**Machbarkeitsstudie in Bearbeitung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim West/Riedstadt: Fertigstellung vsl. im 2. Quartal 2022.

Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern

23



Quelle: opentopomap.org

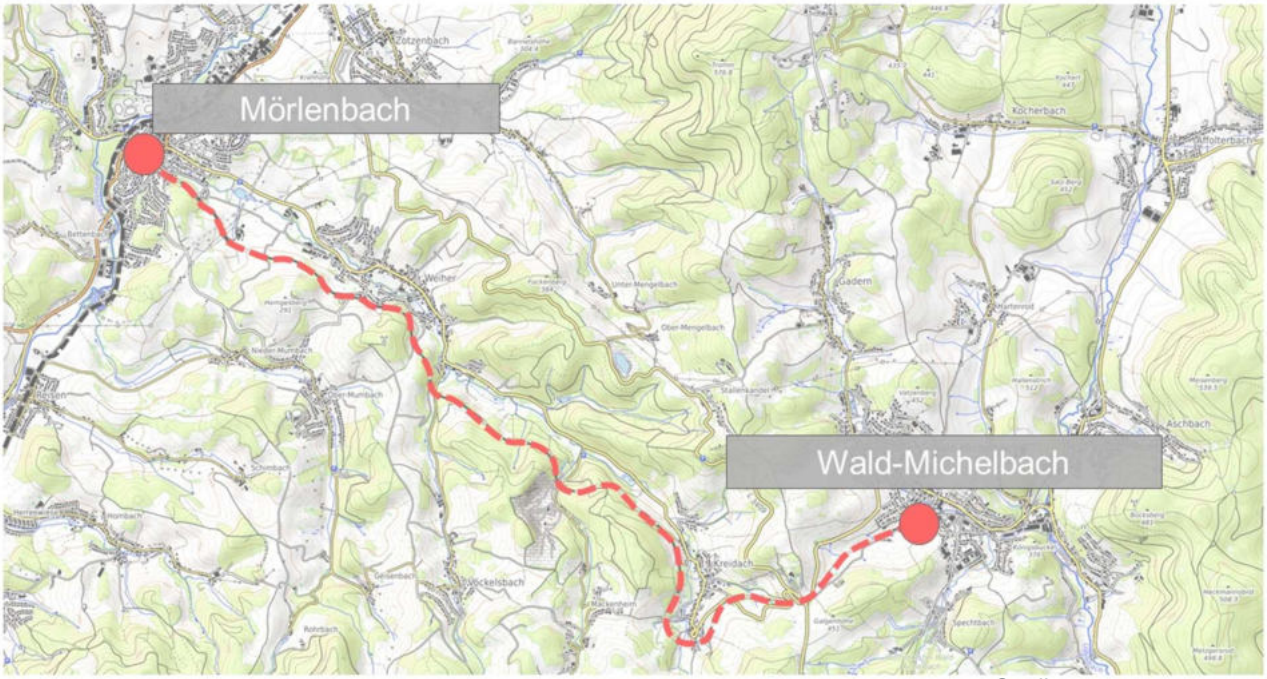
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
13,1 km	Darmstadt Ost (DA: 150.200 EW), Roßdorf (12.000 EW), Groß-Zimmern (13.800 EW)	DA Ost – Bessunger Forsthaus: Museumsbahn	RMV
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1966 Personenverkehr 1982 Güterverkehr			LK Darmstadt-Dieburg u. Stadt Darmstadt (DADINA)

Infrastrukturzustand	DA Ost – Bessunger Forsthaus: betriebsbereit, Museumsbahn; 1984 Abbau Gleise auf 8,8 km, Trasse weitgehend für eventuelle Reaktivierung freigehalten.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 enthalten. Eine Weiterverfolgung der Maßnahme wird jedoch nicht empfohlen. Im gemeinsamen Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 - 2024 enthalten als Verbesserung Anbindung des Ostkreises.
Status der Reaktivierung	**Machbarkeitsstudie in Bearbeitung**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	2014: Machbarkeitsstudie im Auftrag der DADINA für eine Straßenbahn von Darmstadt über Roßdorf nach Groß-Zimmern (Nutzen-Kosten-Faktor < 1) 2019: Erstellung von Machbarkeitsstudien im Auftrag des RMV für die Nutzung als Eisenbahnstrecke (Nutzen-Kosten-Faktor < 0) sowie im Auftrag der DADINA für eine Straßenbahn bis zu einer neu zu errichtenden Mobilitätsstation östlich des Ostbahnhofs (Nutzen-Kosten-Faktor < 1). Beschlüsse der politischen Gremien zur Weiterplanung der Straßenbahn nach Groß-Zimmern

	liegen vor. Projektgesellschaft wurde gegründet. Konfliktpotenzial: Altenwohnanlage wurde in Roßdorf auf die Trasse gebaut; Bebauung in Groß-Zimmern teilweise relativ nah an der Trasse.

Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn)

24

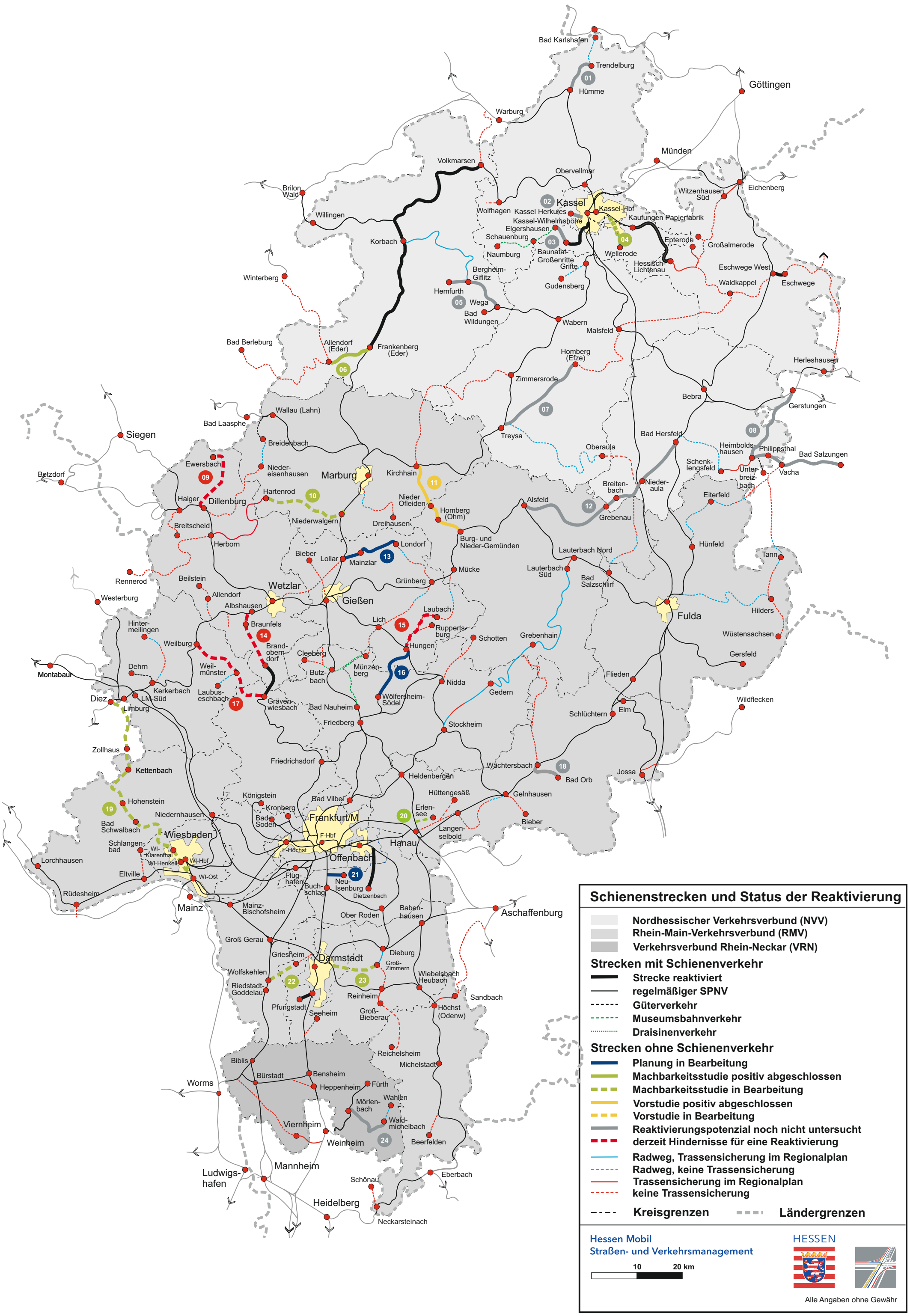


Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
10,5 km, weiterer Abschnitt von 6 km zwischen Wald-Michelbach und Wahlen zurückgebaut.	Mörlenbach (10.100 EW), Wald-Michelbach (10.600 EW).	z.T. privat genutzt Mörlenbach Draisinenstation – Wald-Michelbach: Draisinenbetrieb	VRN
Datum der Stilllegung			**Aufgabenträger**
1983 Personenverkehr 1994 Güterverkehr			VRN GmbH für den LK Bergstraße

Infrastrukturzustand	Gleise vorhanden, (grundsätzlicher Erhalt der Trasse, durch Draisinenbetrieb nach BOStrab – betriebsbereit bis Ende 2028); für Eisenbahnfahrzeuge nicht betriebsbereit; Strecke, Brücken und Tunnel für Draisinenbetrieb ab 2013 saniert, regelmäßige ingenieurstechnische Bauwerksprüfung erfolgt gemäß DIN1076.
Trassensicherung im Regionalplan	Ja. Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, Beschlussjahr 2011, Kap. 5.1 – 12, Seite 102.
Nahverkehrsplan	Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024, Kap. 4.2.1, Seite 70.
Status der Reaktivierung	**Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht**
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	2020 Fahrplanstudie für eine mögliche Reaktivierung der Überwaldbahn. Aktuell Klärung mit den betroffenen Gebietskörperschaften, ob darauf aufbauend weitere Planungsschritte (Machbarkeitsstudie, NKU) eingeleitet werden sollen.

	Derzeit besteht eine touristische Zwischennutzung der Strecke (Draisinenbetrieb). Herausforderung bei einer möglichen Reaktivierung: - Denkmalschutz - Anschluss an Bestandsnetz in Mörlenbach (Eigentumsverhältnisse) - Zweckbindungsfrist EFRE-Mitteln für Draisinenbahn



Schienenstrecken und Status der Reaktivierung

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

Strecken mit Schienenverkehr

- Strecke reaktiviert
- regelmäßiger SPNV
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr

Strecken ohne Schienenverkehr

- Planung in Bearbeitung
- Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen
- Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
- Vorstudie positiv abgeschlossen
- Vorstudie in Bearbeitung
- Reaktivierungspotenzial noch nicht untersucht
- derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung
- Radweg, Trassensicherung im Regionalplan
- Radweg, keine Trassensicherung
- Trassensicherung im Regionalplan
- keine Trassensicherung
- Kreisgrenzen
- Ländergrenzen

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

10 20 km

HESSEN

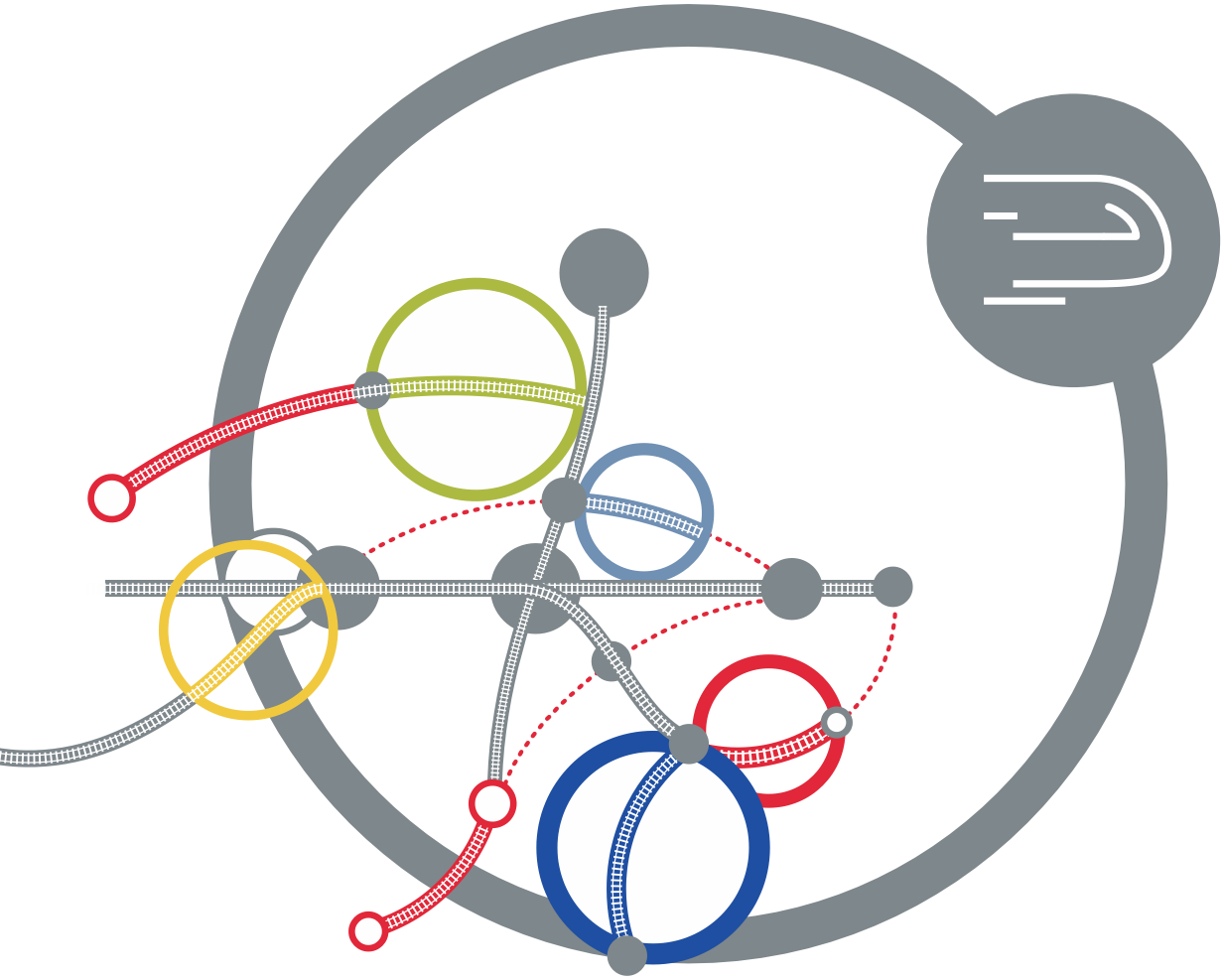
Alle Angaben ohne Gewähr

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

HESSEN

Übersicht
zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen

Anlage: Tabellarische Übersicht der in Hessen stillgelegten Schienenstrecken



Eisenbahnstrecken mit Einstellung des Personen- und Güterverkehrs seit dem Jahr 1920

Quelle: www.wikipedia.de, mit eigenen Anpassungen

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

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

	23. Juni	Bahnstrecke Hetzbach–Beerfelden	5,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1965	28. Mai	Rodgaubahn Dieburg - Reinheim	9,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. November	Herkulesbahn Kirchweg - Brasselsberg		Personenverkehr Gesamtstilllegung
1966	11. April	Herkulesbahn Luisenhaus - Herkules		Personenverkehr Gesamtstilllegung
	22. Mai	Westerwaldquerbahn Schönbach - Steinringsberg	2,4	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Darmstadt Ost–Reinheim	13,1	Personenverkehr
	31. August	Söhrebahn Lohfelden - Wellerode Wald	6,1	Güterverkehr
	1. September	Söhrebahn	10,6	Personenverkehr Gesamtstilllegung*
	23. September	Bahnstrecke Darmstadt Ost–Reinheim Darmstadt Ost - Roßdorf	13,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	25. September	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Wanfried - Heldra	6,7	Personenverkehr
	25. September	Rhönbahn Hilders - Wüstensachsen	8,1	Personenverkehr
	25. September	Bahnstrecke Hümme–Karlshafen	16,4	Personenverkehr
	25. September	Bahnstrecke Hümme–Karlshafen Trendelburg - Karlshafen	12,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	14. November	Bahnstrecke Nuttlar–Frankenberg Allendorf (Eder) - Winterberg	27,2	Personenverkehr
	14. November	Bahnstrecke Nuttlar–Frankenberg Allendorf (Eder) - Hallenberg	12,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Westerwaldquerbahn Mademühlen - Rennerod	8,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1967	28. Mai	Vogelsberger Südbahn Wächtersbach - Birstein	12,7	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Warburg - Volkmarsen	14,7	Personenverkehr
1968	28. September	Weiltalbahn Weilmünster - Laubuseschbach	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Butzbach-Licher Eisenbahn Pohlgöns - Oberkleen	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1969	27. September	Weiltalbahn Weilburg - Grävenwiesbach	23,0	Personenverkehr
	27. September	Weiltalbahn Weilmünster - Grävenwiesbach	12,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Bahnstrecke Neckarsteinach–Schönau	5,0	Personenverkehr
	31. Dezember	Söhrebahn Kassel-Bettenhausen - Lohfelden	4,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1970	2. Februar	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Großburschla - Heldra	1,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. März	Rhönbahn Seiferts - Wüstensachsen	3,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Riedbahn Darmstadt Hbf - Goddelau	15,9	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Frankfurter Lokalbahn Frankfurt-Heddernheim - Bad Homburg		Güterverkehr

1972	28. Mai	Bahnstrecke Hünfeld–Mansbach	26,4	Personenverkehr
	28. Mai	Wohratalbahn/Kellerwaldbahn Kirchhain - Zimmersrode	43,6	Personenverkehr
	28. Mai	Kellerwaldbahn Gilserberg - Zimmersrode	16,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Marburger Kreisbahn Verladestelle Nickel - Dreihausen	15,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1973	15. Januar	Bahnstrecke Salzschlirf–Niederjossa Oberwegfurth - Niederjossa	4,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	3. Juni	Bahnstrecke Walburg–Großalmerode	8,0	Personenverkehr
	3. Juni	Gelstertalbahn	25,0	Personenverkehr
	3. Juni	Gelstertalbahn Velmeden - Großalmerode Ost	6,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1974	1. Februar	Bahnstrecke Salzschlirf–Niederjossa Schlitz - Oberwegfurth	8,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. März	Westerwaldquerbahn Driedorf - Mademühlen	2,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	25. Mai	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld	34,4	Personenverkehr
	25. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Malsfeld - Waldkappel	27,4	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Waldkappel - Spangenberg	17,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Eifa - Schwarz	9,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1975	31. Mai	Butzbach-Licher Eisenbahn Bad Nauheim - Butzbach	14,2	Personenverkehr
	12. Juni	Butzbach-Licher Eisenbahn Trais-Münzenberg - Hof und Dorf Güll	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. September	Vogelsbergbahn Stockheim - Lauterbach Nord	65,0	Personenverkehr
	30. September	Vogelsbergbahn Ober-Seemen - Oberwald	10,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Hünfeld–Mansbach Eiterfeld - Treischfeld	7,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1976	30. Mai	Ulmtalbahn	15,1	Personenverkehr
1977	10. März	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Warburg - Volkmarsen	14,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	23. August	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Niederaula - Kirchheim	5,9	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. August	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Kirchheim - Oberaula	8,3	Personenverkehr
	4. September	Bahnstrecke Kassel–Naumburg	33,4	Personenverkehr
1979	31. Januar	Grifte-Gudensberger Kleinbahn	7,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Grebenau - Schwarz	4,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1980	31. Mai	Bahnstrecke Haiger–Breitscheid	12,3	Personenverkehr
	31. Mai	Westerwaldquerbahn Herborn - Schönbach	11,6	Personenverkehr
	31. Mai	Ohmtalbahn Burg- und Nieder Gemünden - Kirchhain	20,1	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Lollar–Wetzlar	18,0	Personenverkehr
1981	30. Mai	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Werk Hattdorf - Philippsthal	1,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Obere Edertalbahn	45,1	Personenverkehr

	30. Mai	Obere Edertalbahn Arfeld - Hatzfeld (Eder)	11,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Malsfeld - Treysa	40,3	Personenverkehr
	30. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Homberg - Oberbeisheim	7,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Wanfried - Schwebda	7,4	Personenverkehr
	30. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Schwebda - Eschwege	4,6	Personenverkehr
	30. Mai	Lumdatalbahn Londorf - Lollar	26,8	Personenverkehr
	30. Mai	Westerwaldquerbahn Rennerod - Montabaur	42,9	Personenverkehr
	3. Juni	Gelstertalbahn Großalmerode Ost - Trubenhausen	4,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Oktober	Bahnstrecke Neckarsteinach– Schönau	5,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. November	Kellerwaldbahn Gemünden (Wohra) - Gilserberg	8,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	19. Dezember	Wohratalbahn	19,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1982	31. Januar	Bahnstrecke Darmstadt Ost- Reinheim Roßdorf - Groß-Zimmern	5,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	22. Mai	Vogelsbergbahn Gedern - Ober-Seemen	6,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	18. Juni	Bahnstrecke Offenbach-Bieber– Dietzenbach	9,6	Personenverkehr
	30. November	Obere Edertalbahn Bad Berleburg - Arfeld	7,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1983	28. Februar	Bahnstrecke Lollar–Wetzlar Lollar - Abendstern	8,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	24. September	Überwaldbahn	16,0	Personenverkehr
	25. September	Aartalbahn Wiesbaden Ost - Bad Schwalbach	23,5	Personen/Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
1984	1. März	Überwaldbahn Unter-Waldmichelbach - Wahlen	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Westerwaldquerbahn Schönbach - Driedorf	7,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Vogelsbergbahn Stockheim - Gedern	18,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Treysa - Oberaula	36,6	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Bad Hersfeld - Niederaula	11,4	Personenverkehr
	28. September	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Kirchheim - Oberaula	8,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Oktober	Gelstertalbahn Trubenhausen - Hundelshausen	3,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1985	31. Mai	Bahnstrecke Kassel–Waldkappel	49,6	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Waldkappel - Eschwege	16,4	Personenverkehr
	31. Mai	Solmsbachtalbahn	24,5	Personenverkehr
	31. Mai	Westerwaldquerbahn Westerburg - Wallmerod	11,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung

	27. September	Westerwaldquerbahn Herborn - Schönbach	11,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Butzbach-Licher Eisenbahn Münzenberg - Trais-Münzenberg	1,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1986	31. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Spangenberg - Anst. Pfieffwiese	7,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Aartalbahn Bad Schwalbach - Diez	30,2	Personenverkehr
	27. September	Rhönbahn Götzenhof - Hilders	27,1	Personenverkehr
	27. September	Carlsbahn Trendelburg - Hümme	4,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1987	29. Mai	Dietzhölztalbahn	15,9	Personenverkehr
	30. Mai	Scheldetalbahn	32,5	Personenverkehr
	30. Mai	Scheldetalbahn Dillenburg - Niedereisenhausen	21,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Volkmarsen - Korbach	29,0	Personenverkehr
	30. Mai	Untere Edertalbahn	31,2	Personenverkehr
1988	30. Januar	Weiltalbahn Weilmünster - Weilburg	10,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Januar	Ulmtalbahn	15,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Gelstertalbahn Hundelshausen - Witzenhausen Süd	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Alsfeld - Eifa	8,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Sinntalbahn	30,7	Personenverkehr
	28. Mai	Solmsbachtalbahn Albshausen - Brandoberndorf	16,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Malsfeld - Oberbeisheim	11,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1989	23. September	Bahnstrecke Salzschlirf–Niederjossa Bad Salzschlirf - Schlitz	10,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1990	28. Februar	Aar-Salzböde-Bahn Gladenbach - Burg	30,1	Güterverkehr
	28. Dezember	Aartalbahn Bad Schwalbach - Hohenstein	6,6	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
1991	28. Februar	Vogelsbergbahn Oberwald - Grebenhain-Crainfeld	5,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. März	Lumdatalbahn Anst. Didier-Werke - Londorf	9,8	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	31. Mai	Bahnstrecke Kassel–Naumburg Altenbauna - Naumburg	26,4	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	31. Mai	Scheldetalbahn Niedereisenhausen - Breidenbach	6,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Untere Edertalbahn	31,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung*
	28. September	Ohmtalbahn MHI - Burg- und Nieder-Gemünden	8,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. September	Bahnstrecke Lollar–Wetzlar Abendstern - Wetzlar	10,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Eschwege West - Waldkappel	13,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Hünfeld–Mansbach Hünfeld - Eiterfeld	14,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bad Schwalbacher Kurbahn	1,6	Güterverkehr

1992	2. Januar	Ederseebahn Bad Wildungen - Korbach	39,6	Güterverkehr
	2. Januar	Uplandbahn	29,1	Güterverkehr
	7. Januar	Aar-Salzböde-Bahn Gladenbach - Niederwalgern	10,8	Güterverkehr
	30. Mai	Bahnstrecke Nuttlar–Frankenberg Winterberg - Hallenberg	14,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Aartalbahn Hohenstein - Kettenbach	7,4	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	31. Dezember	Rhönbahn Götzenhof - Seiferts	32,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Ederseebahn Fritzlar - Bad Wildungen	11,0	Güterverkehr
1993	23. Mai	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Wanfried - Großburschla	5,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Hersfelder Kreisbahn	26,0	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Heimboldshausen - Werk Hattdorf	2,1	Personenverkehr
1994	23. Mai	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Schwebda - Wanfried	7,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Vogelsbergbahn Grebenhain-Crainfeld - Lauterbach Süd	21,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. September	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Anst. Pfieffwiese - Malsfeld	2,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Oktober	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Eschwege - Schwebda	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Überwaldbahn Mörlenbach - Unter Wald-Michelbach	10,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1995	4. März	Bad Orber Kleinbahn	6,5	Personen/Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	18. April	Westerwaldquerbahn Rennerod - Westerburg	16,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. Mai	Aar-Salzböde-Bahn Niederwalgern - Hartenrod	19,3	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	27. Mai	Ederseebahn Korbach - Abzw. Anschlussbahn	30,1	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	29. Mai	Obere Edertalbahn Hatzfeld - Battenberg-Auhammer	12,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. August	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Oberaula - Treysa	36,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Bahnstrecke Walburg–Großalmerode Großalmerode West - Epterode	1,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Breitenbach - Grebenau	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1996	31. Dezember	Aar-Salzböde-Bahn Herborn - Burg	2,1	Güterverkehr
1997	31. Mai	Pfungstadtbahn	1,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. September	Bahnstrecke Haiger–Breitscheid	13,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1998	31. Dezember	Marburger Kreisbahn Industrieanschlüsse MR-Süd	1,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1999	1. Juni	Aartalbahn Kettenbach - Diez	16,2	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.

2000	10. Januar	Uplandbahn Korbach - Willingen	22,8	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	5. November	Taunusbahn	36,9	Güterverkehr
	31. Dezember	Dietzhölztalbahn Anst. Stahlwerke - Ewersbach	14,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
2001	10. Juni	Aar-Salzböde-Bahn Herborn - Hartenrod	24,7	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	10. Juni	Vogelsbergbahn Lauterbach Süd - Lauterbach Nord	3,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	18. Juni	Butzbach-Licher Eisenbahn Griedel - Bad Nauheim Nord	11,0	Güterverkehr
	18. Juni	Butzbach-Licher Eisenbahn Butzbach - Pohl-Göns	3,1	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	31. Oktober	Ederseebahn Bad Wildungen - Hemfurth-Edersee	14,6	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	12. Dezember	Gersprenztalbahn Reinheim - Groß-Bieberau	3,3	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	31. Dezember	Gelstertalbahn Eichenberg - Witzenhausen Süd	5,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
2002	4. Februar	Sinntalbahn	30,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	25. Juni	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Homberg - Treysa	21,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Bahnstrecke Weinheim–Worms Viernheim - Weinheim	7,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Scheldetalbahn Wallau - Breidenbach	4,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Obere Edertalbahn Battenberg-Auhammer - Battenberg	2,3	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	15. Dezember	Bahnstrecke Walburg–Großalmerode Walburg - Epterode	6,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Eschwege - Eschwege West	3,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Lossetalbahn Helsa - Walburg	13,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
2003	4. April	Bahnstrecke Friedberg–Mücke Wölfersheim-Södel - Hungen	12,2	Personenverkehr Gesamtstilllegung
2004	15. Oktober	Weinheim - Viernheim		Güterverkehr Gesamtstilllegung als öffentliche Strecke
2006		Neu-Isenburg – Neu-Isenburg Stadt	2,6	Gesamtstilllegung
2007	31. Oktober	Untere Edertalbahn Frankenberg - Herzhausen	18,6	Wochenendverkehr Stilllegung nicht erf.
	31. Oktober	Obere Edertalbahn Frankenberg - Battenberg-Auhammer	13,3	Wochenendverkehr Stilllegung nicht erf.
2008	31. Oktober	Bad Schwalbacher Kurbahn	1,6	Personenverkehr Stilllegung nicht erf.
2010	31. Dezember	Bahnstrecke Weinheim–Worms Weinheim - Anst. Pfenning	7,3	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.