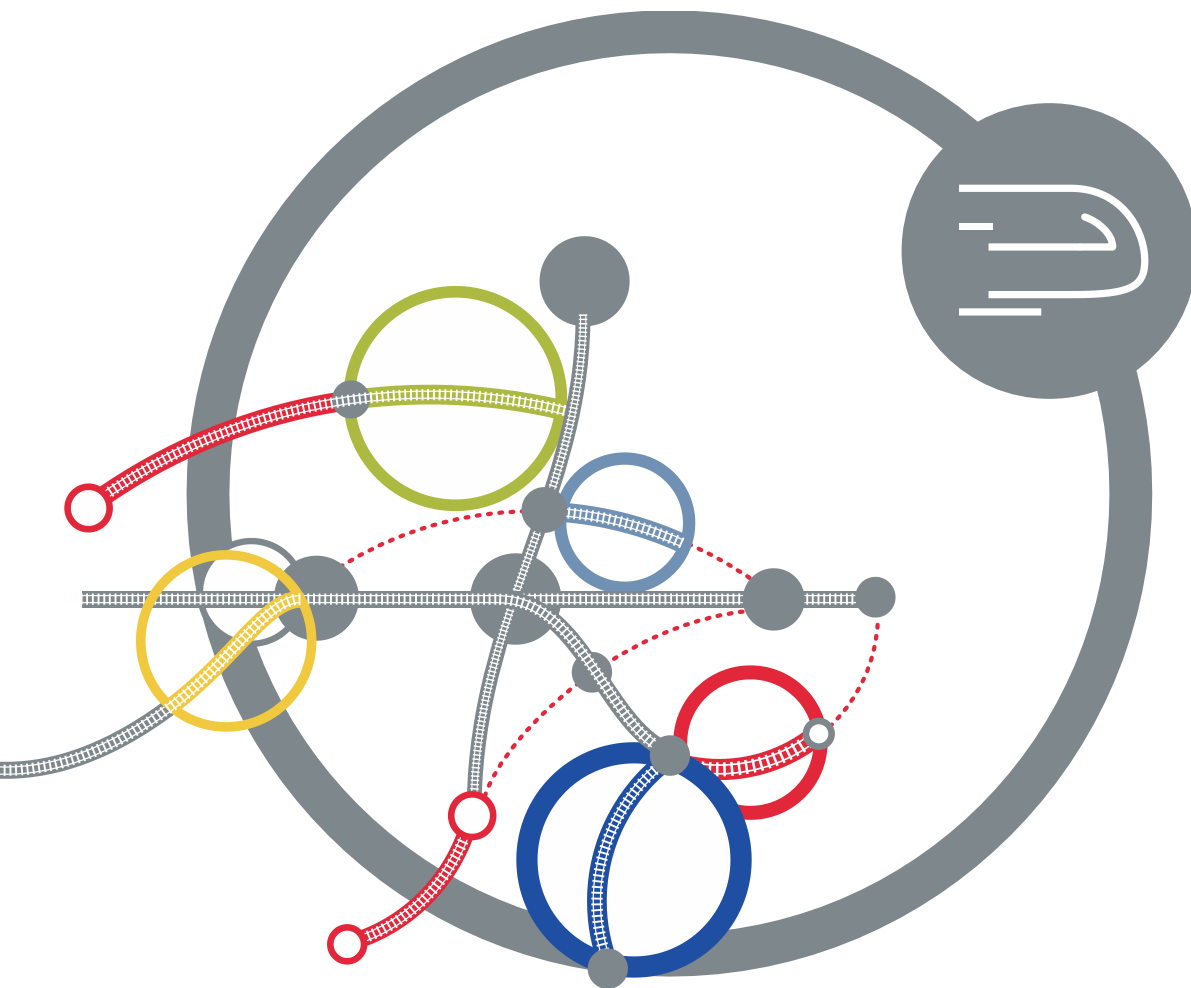




# Übersicht

zur Reaktivierung von Schienenstrecken für  
den Personenverkehr in Hessen



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement  
Wilhelmstraße 10  
65185 Wiesbaden  
[mobil.hessen.de](http://mobil.hessen.de)

### **Bearbeitung**

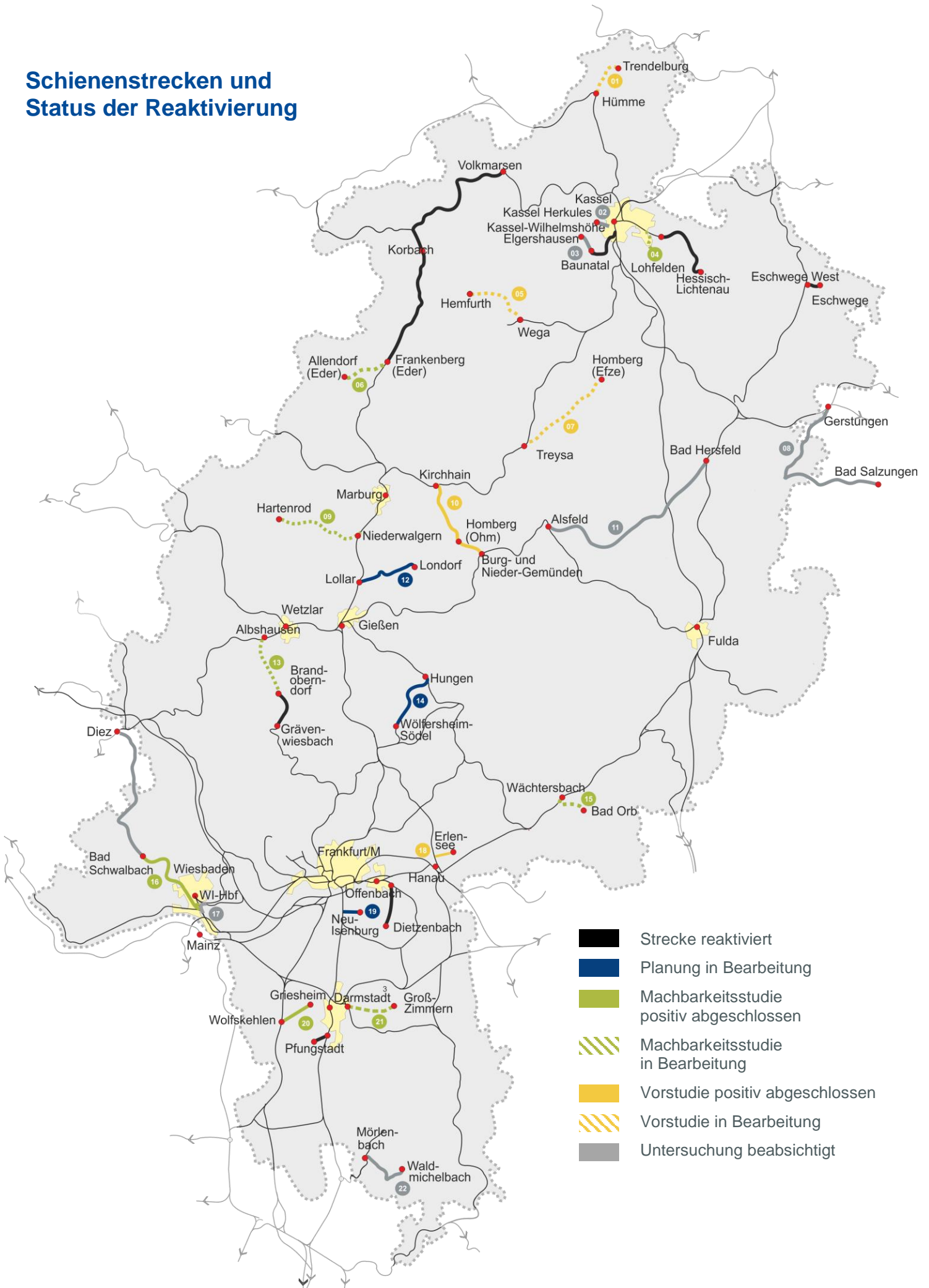
Fachdezernat Öffentlicher Personenverkehr  
[mobil.hessen.de/mobilitaet-und-zukunft/bus-und-bahn](http://mobil.hessen.de/mobilitaet-und-zukunft/bus-und-bahn)

Illustration: designrs Frankfurt, Ralf Scheiber  
[designrs.de](http://designrs.de)

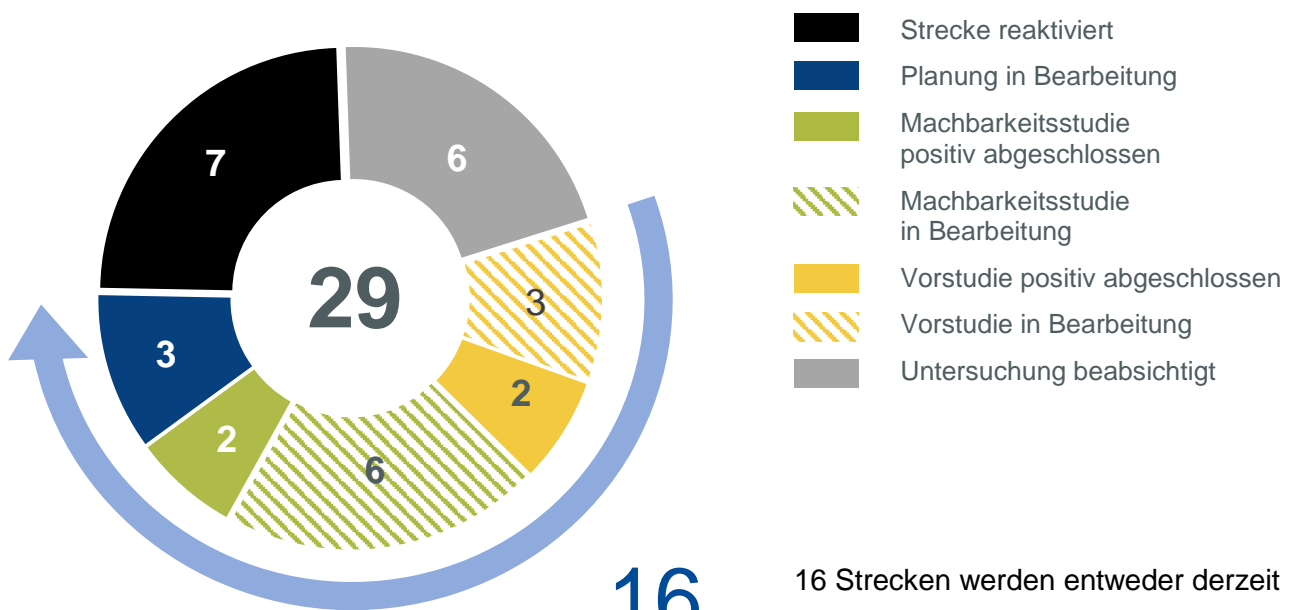
### **in Zusammenarbeit mit**

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen  
Lokale Aufgabenträger des ÖPNV  
Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)  
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)  
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

# Schienenstrecken und Status der Reaktivierung

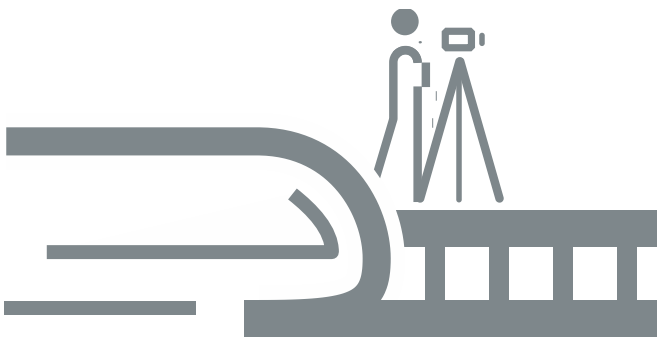


- Strecke reaktiviert
- Planung in Bearbeitung
- Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen
- Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
- Vorstudie positiv abgeschlossen
- Vorstudie in Bearbeitung
- Untersuchung beabsichtigt



16

16 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 Verkehrsverbänden, den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern, dem HMWEVW und Hessen Mobil eine Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr erstellt.

7

7 stillgelegte Strecken wurden seit 1995 reaktiviert.

22

Sämtliche für den Personenverkehr stillgelegten Strecken wurden betrachtet. Für 22 Strecken, die Reaktivierungspotenzial aufweisen könnten, wurden in dieser Übersicht Streckenblätter angelegt.

## 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 Reaktivierungsaktivitäten.....	6
4.1	Reaktivierung in Planung .....	6
4.2	Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen.....	6
4.3	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung .....	7
4.4	Vorstudie positiv abgeschlossen .....	7
4.5	Vorstudie in Bearbeitung.....	7
4.6	Untersuchung beabsichtigt.....	7
5	Strecken ohne Reaktivierungspotenzial .....	8
5.1	Strecken mit eingestellten Reaktivierungsaktivitäten .....	8
5.2	Weitere Strecken ohne Reaktivierungspotenzial .....	9
6	Ansprechpartner .....	11

### Anhänge

Karte "Schienenstrecken und Status der Reaktivierung"

22 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 (Verkehrsverbänden). 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.

Die vorliegende „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“ dient dazu, einen Überblick über die Reaktivierungsaktivitäten in Hessen und Impulse für vertiefende Prüfungen zu geben. Sie 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.

Es werden in der Übersicht alle in Hessen stillgelegten Strecken betrachtet. Für 22 Strecken mit Reaktivierungsaktivitäten wurden Streckenblätter erstellt.

Die Übersicht wird in regelmäßigen Abständen oder anlassbezogen durch den aus den drei Verkehrsverbänden, den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern, dem HMWEVW und Hessen Mobil bestehenden Arbeitskreis Reaktivierung fortgeschrieben.

## 2 Erläuterungen zur Vorgehensweise und zum Inhalt

### 2.1 Vorgehensweise

Die inhaltliche Weiterentwicklung der im Jahr 2016 erstveröffentlichten „Bestandsaufnahme“ hin zu der nun vorliegenden „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“, besteht vor allem durch die Erweiterung des Betrachtungsraums. Bei der Bearbeitung der Übersicht wurde überprüft, welche Strecken in der Zwischenzeit gegenüber den bereits enthaltenen Strecken ebenfalls ein Potenzial für eine genauere Betrachtung und aktuelle Reaktivierungsaktivitäten aufweisen.

Dafür wurden alle jemals für den Schienenverkehr stillgelegten Strecken in Hessen betrachtet und überprüft, welche Strecken bzw. Streckenabschnitte für die Anlage eines Streckenblatts in dieser Übersicht geeignet sein können und auf welchen Strecken Hindernisse einer Reaktivierung entgegenstehen.

Insgesamt wurden (je nach Abgrenzung) in Hessen 67 Strecken mit zusammen über 230 Streckenabschnitten ermittelt, auf denen im Zeitraum 1920 bis 2010 der Schienenverkehr eingestellt wurde).

Die Grundlage bildete hierbei die als Anlage enthaltene „Tabellarische Übersicht“.

Für die Betrachtung der stillgelegten Streckenabschnitte wurden nachfolgende Punkte genauer betrachtet, die sich positiv auf eine Reaktivierung auswirken können.

Diese sind:

- **Widmung:** Eine vorhandene Widmung (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz) begünstigt eine Reaktivierung als Eisenbahnstrecke (u. a. geringere Investitionskosten wegen Bestandschutz von Bahnübergängen, Verhinderung einer anderen Nutzung der Strecke, ggf. Vereinfachung für Baurechtschaffung).
- **Trassensicherung:** Eine planerische Sicherung der Trasse im Regionalplan verhindert u. a. eine Überbauung der Strecke, sofern nicht bereits durch noch bestehende Widmung ausgeschlossen.
- **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 attraktives alternatives ÖPNV-Angebot wie Regional- (oder Express-) Bus?
- **Heutige Nutzung:** z.B. Güterverkehr, Museumbahnverkehr, Draisinenverkehr.
- **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.
- **Zustand:** Je besser der Zustand einer Strecke ist, desto günstiger ist die Ausgangslage für eine Reaktivierung aufgrund geringerer Investitionskosten.
- **Initiativen:** Gibt es Bestrebungen von Anwohnern, Vereinen oder aus der Politik zur Reaktivierung der Strecke?

- **Untersuchungen:** Wurden von den Aufgabenträgern oder Aufgabenträgerorganisationen bereits Vorstudien oder Machbarkeitsstudien beauftragt?

Die oben genannten Punkte 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 Verkehrsverbänden übergeben. Diese haben dann die Aufnahme weiterer Strecken in die Übersicht geprüft. Aufgrund der Ergebnisse der erweiterten Überprüfung wurden u. a. sieben neue Strecken mit Streckenblättern in die Übersicht aufgenommen.

## 2.2 Übersichtskarte "Schienenstrecken und Status der Reaktivierung"

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

Der Status der Strecken mit 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)
- Untersuchung beabsichtigt (grau)

Bis auf die bereits reaktivierten Strecken sind für diese Strecken Streckenblätter angelegt.

Bei allen übrigen Strecken, die in der Übersichtskarte abgebildet sind, wird nach Strecken mit und ohne Schienenverkehr unterschieden:

Mit Schienenverkehr:

- regelmäßiger SPNV
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr

Ohne Schienenverkehr:

- mit Trassensicherung im Regionalplan
- ohne Trassensicherung im Regionalplan

In der Übersichtskarte 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 22 Strecken mit aktuellen Reaktivierungsaktivitäten wurde ein Streckenblatt mit den Angaben der lokalen Aufgabenträger und Verkehrsverbünde erstellt, das die wichtigsten Informationen rund um die Strecke 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 (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-Studentakt 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 Reaktivierungsaktivitäten

Bei aktuell 22 Strecken sind Reaktivierungsaktivitäten vorhanden. Dies bedeutet, es wird oder wurde eine Reaktivierung bereits untersucht oder geplant, oder es ist zumindest eine Untersuchung beabsichtigt. 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 konkrete Planung für ein Betriebskonzept und für die Ertüchtigung des Bahnkörpers aufgenommen wurde und eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung positiv abgeschlossen werden konnte.

Dazu gehört die Strecke (Nr. 19) Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum, die als Teil der Regionaltangente West (RTW) reaktiviert wird. Für den ersten Abschnitt der RTW (Abschnitt Süd 1) wurde bereits Baurecht geschaffen und die Arbeiten haben 2022 begonnen.

Des Weiteren die Strecke (Nr. 14) Wölfersheim-Södel – Hungen (Horloffalbahn), für die die Vorhabenträgerin Ende März 2023 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt hat.

Außerdem die Strecke (Nr. 12) Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdatabahn), die derzeit im Abschnitt Lollar – Mainzlar für den Güterverkehr reaktiviert wird. Für die Reaktivierung des Personennahverkehrs wurde im Juni 2023 der Planungsvertrag mit der Hessischen Landesbahn für die Fortsetzung der Planung (Wechsel des Eigentums der Strecke an die HLB) unterzeichnet.

### 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.

Die Machbarkeitsstudien für die Strecken Wiesbaden – Bad Schwalbach (Aartalbahn) (Nr. 16) sowie zur Verlängerung der Straßenbahn von Griesheim bis nach Wolfskehlen (Nr. 20) wurden im Jahr 2023 mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen.

Weitere Informationen können den Streckenblättern entnommen werden.

### 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 derzeit in einer Machbarkeitsstudie genauer untersucht werden.

Die Kategorie trifft auf folgende sechs Strecken zu:

- Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn) (Nr. 04)
- Frankenberg – Battenberg (Eder) (Nr. 06)
- Bad Endbach-Hartenrod – Niederwalgern (Salzböde-Bahn) (Nr. 09)
- Brandoberndorf – Albshausen (Solmstalbahn) (Nr. 13)
- Wächtersbach – Bad Orb (Nr. 15)
- Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern (Nr. 21)

### 4.4 Vorstudie positiv abgeschlossen

Für zwei Strecken konnte eine Vorstudie, die der Überprüfung des Potenzials diente, mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden, (zum weiteren Vorgehen siehe das jeweilige Streckenblatt):

- Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn) (Nr. 10)
- Hanau – Erlensee (Nr. 18)

### 4.5 Vorstudie in Bearbeitung

Für die folgenden drei Strecken wurden im Vergleich zur letzten Aktualisierung der Übersicht inzwischen Vorstudien beauftragt.

- Hofgeismar-Hümme – Trendelburg (Carlsbahn) (Nr. 01)
- Bad Wildungen-Wega – Hemfurt-Edersee (Nr. 05)
- Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze) (Nr. 07)

### 4.6 Untersuchung beabsichtigt

Für sechs Strecken ist seitens der Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen eine Untersuchung beabsichtigt, da entweder noch keine Untersuchung beauftragt wurde oder bereits durchgeführte Studien veraltet sind und nicht mehr verwendet werden können.

Die Kategorie trifft auf folgende Strecken zu:

- Kassel – Herkules (Herkulesbahn) (Nr. 02)
- Baunatal – Schauenburg-Elgershausen (Nr. 03)
- Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn) (Nr. 08)
- Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn) (Nr. 11)
- Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Erbenheim (Nr. 17)
- Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn) (Nr. 22)

## 5 Strecken ohne Reaktivierungspotenzial

In dem Kapitel „Strecken ohne Reaktivierungspotenzial“ werden die Strecken und Streckenabschnitte aufgeführt, für die entweder die Reaktivierungsbestrebungen eingestellt wurden (Kap. 5.1), oder die aufgrund ihrer spezifischen Randbedingungen derzeit nicht für eine Reaktivierung in Betracht kommen (Kap. 5.2).

Auch wenn beispielsweise eine Vorstudie oder eine Machbarkeitsstudie mit einem negativen Ergebnis abgeschlossen wurde oder andere Randbedingungen gegenwärtig einer Reaktivierung entgegenstehen, bedeutet dies jedoch nicht unbedingt, dass eine Reaktivierung in Zukunft ausgeschlossen ist. Im Zuge weiterer Aktualisierungen der Übersicht wird auch geprüft, ob sich die Randbedingungen bzgl. einer Reaktivierung verbessert haben, etwa durch das vom Bund mit Datum vom 1.7.2022 veröffentlichte überarbeitete Verfahren der sog. „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“. Die Umstellung auf das überarbeitete Verfahren der Standardisierten Bewertung (Version 2016+) ist ggf. mit nur geringem Aufwand möglich. Auskünfte hierzu erteilt das Fachdezernat Öffentlicher Personenverkehr bei Hessen Mobil.

### 5.1 Strecken mit eingestellten Reaktivierungsaktivitäten

Die folgenden neun Strecken waren in einer früheren Version der Bestandsaufnahme oder der Übersicht mit einem Streckenblatt enthalten, die Reaktivierungsaktivitäten wurden aber zwischenzeitlich z. B. aufgrund negativer Untersuchungsergebnisse 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.)
- Dillenburg – Ewersbach (Dietzhöhlztalbahn)  
(Vorstudie mit negativem Ergebnis.)
- Hungen – Laubach  
(Aufgrund der Freistellung und teilweisen Überbauung liegen derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung vor. Laut dem RMV ist aktuell kein Untersuchungsbedarf abzusehen.)
- Grävenwiesbach – Weilburg (Weiltalbahn)  
(Vorstudie mit negativem Ergebnis.)

## 5.2 Weitere Strecken ohne Reaktivierungspotenzial

Auch auf den folgenden weiteren Strecken und Streckenabschnitten wurde der Schienenpersonenverkehr in Hessen seit 1920 sukzessive stillgelegt. Aufgrund verschiedener Hemmnisse wie fehlender Widmung und aus weiteren Gründen (z. B. anderweitige Nutzung) sind die Strecken und Streckenabschnitte derzeit nicht für eine Reaktivierung vorgesehen.

- Hess. Lichtenau – Großalmerode OT Epteroide (Trassensicherung im Regionalplan, jedoch Strecke in Teilen entwidmet)
- Bergheim-Giflitz – Korbach, Abschnitt der Ederseebahn (Trassensicherung im Regionalplan, jedoch Strecke entwidmet)
- Eichenberg – Witzenhausen Süd
- Schenklengsfeld – Philippsthal (Werra) OT Heimbaldshausen
- Biedenkopf-Breidenstein – Breidenbach (Trassensicherung im Regionalplan, jedoch Strecke entwidmet)
- Lauterbach – Herbstein – Grebenhain (– Gedern) (Oberwaldbahn) (Trassensicherung im Regionalplan, jedoch Strecke teilweise entwidmet)
- Verbindungskurve von der Odenwaldbahn zum Bahnhof Darmstadt-Kranichstein
- Höchst (Odw.) – Sandbach (Trassensicherung im Regionalplan, jedoch Strecke entwidmet)
- Wald-Michelbach – Wahlen, Abschnitt der Überwaldbahn
- Stockheim – Gedern – (Lauterbach) (Trassensicherung im Regionalplan, jedoch Strecke teilweise entwidmet)
- Bahnstrecke Aßmannshausen – Jagdschloss
- Spessartbahn
- Ernstbahn
- Hanauer Kleinbahn (Normalspur)
- Kleinbahn Eltville – Schlangenbad
- Niederwaldbahn
- Biebertalbahn
- Bahnstrecke Hetzbach – Beerfelden
- Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn
- Bahnstrecke Bickenbach – Seeheim
- Marburger Kreisbahn
- Vogelsberger Südbahn
- Bahnstrecke Villingen – Friedrichshütte
- Ulstertalbahn
- Freigerichter Kleinbahn
- Bahnstrecke Bad Salzschlirf – Niederjossa
- Westerwaldquerbahn
- Bahnstrecke Neckarsteinach – Schönau
- Bahnstrecke Hünfeld – Mansbach
- Wohratalbahn
- Kellerwaldbahn
- Bahnstrecke Haiger – Breitscheid
- Ulmtalbahn
- Bahnstrecke Lollar – Wetzlar

- Bahnstrecke Schwebda – Wartha
- Kerkerbach – Mengerskirchen, Abschnitt der Kerkerbachbahn
- Oberkleen – Pohlgöns, Abschnitt der Butzbach-Licher-Eisenbahn
- Münzenberg – Grünberg (Oberhessen) (BLE), Abschnitt der Butzbach-Licher-Eisenbahn
- Grünberg (Oberh.) – Londorf, Abschnitt der Lumdatalbahn
- Groß Bieberau – Reichelsheim, Abschnitt der Gersprenztalbahn
- Groß-Zimmern – Reinheim, Abschnitt der Rodgaubahn
- Darmstadt Hbf – Griesheim, Abschnitt der Riedbahn
- Wallau (Lahn) – Dillenburg, Abschnitt der Scheldetalbahn
- Hartenrod – Herborn, Abschnitt der Aar-Salzböde-Bahn
- Geismar – Eschwege (Stadtbhf.), Abschnitt der Bahnstrecke Leinefelde – Treysa
- Eschwege West – Malsfeld, Abschnitt der Bahnstrecke Leinefelde – Treysa
- Nidda – Schotten, Abschnitt der Bahnstrecke Beienheim – Schotten
- Baunatal-Elgershausen – Naumburg (Bz Kassel), Abschnitt der Bahnstrecke Kassel – Naumburg
- Velmeden – Witzenhausen Süd, Abschnitt der Gelstertalbahn
- Walburg – Waldkappel, Abschnitt der Lossetalbahn
- [Hess. Lichtenau] – Walburg – Epterode, Abschnitt der Strecke Walburg – Großalmerode West
- Epterode – Großalmerode West, Abschnitt der Strecke Walburg – Großalmerode West
- Bad Hersfeld – Schenklengsfeld, Abschnitt der Hersfelder Kreisbahn
- Glauburg-Stockheim – Lauterbach, Abschnitt der Oberwaldbahn
- Warburg – Volkmarsen, Abschnitt der Bahnstrecke Sarnau – Warburg
- Winterberg – Allendorf (Eder), Abschnitt der Bahnstrecke Nuttlar – Frankenberg
- Bad Berleburg – Allendorf (Eder), Abschnitt der Oberen Edertalbahn
- Edermünde-Grifte – Gudensberg, Abschnitt der Grifte-Gudensberger Kleinbahn
- Niederaula – Treysa, Abschnitt der Bahnstrecke Bad Hersfeld – Treysa
- Laubach – Mücke, Abschnitt der Seental-Eisenbahn
- Götzenhof – Hilders, Abschnitt der Rhönbahn
- Hainstadt – Sandbach, Abschnitt der Bachgaubahn
- Viernheim – Lampertheim, Abschnitt der Bahnstrecke Weinheim – Worms
- Lampertheim – Worms, Abschnitt der Bahnstrecke Weinheim – Worms

## 6 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](mailto:info@nvv.de)

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV):

- [info@rmv.de](mailto:info@rmv.de)

Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN):

- [info@vrn.de](mailto: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.

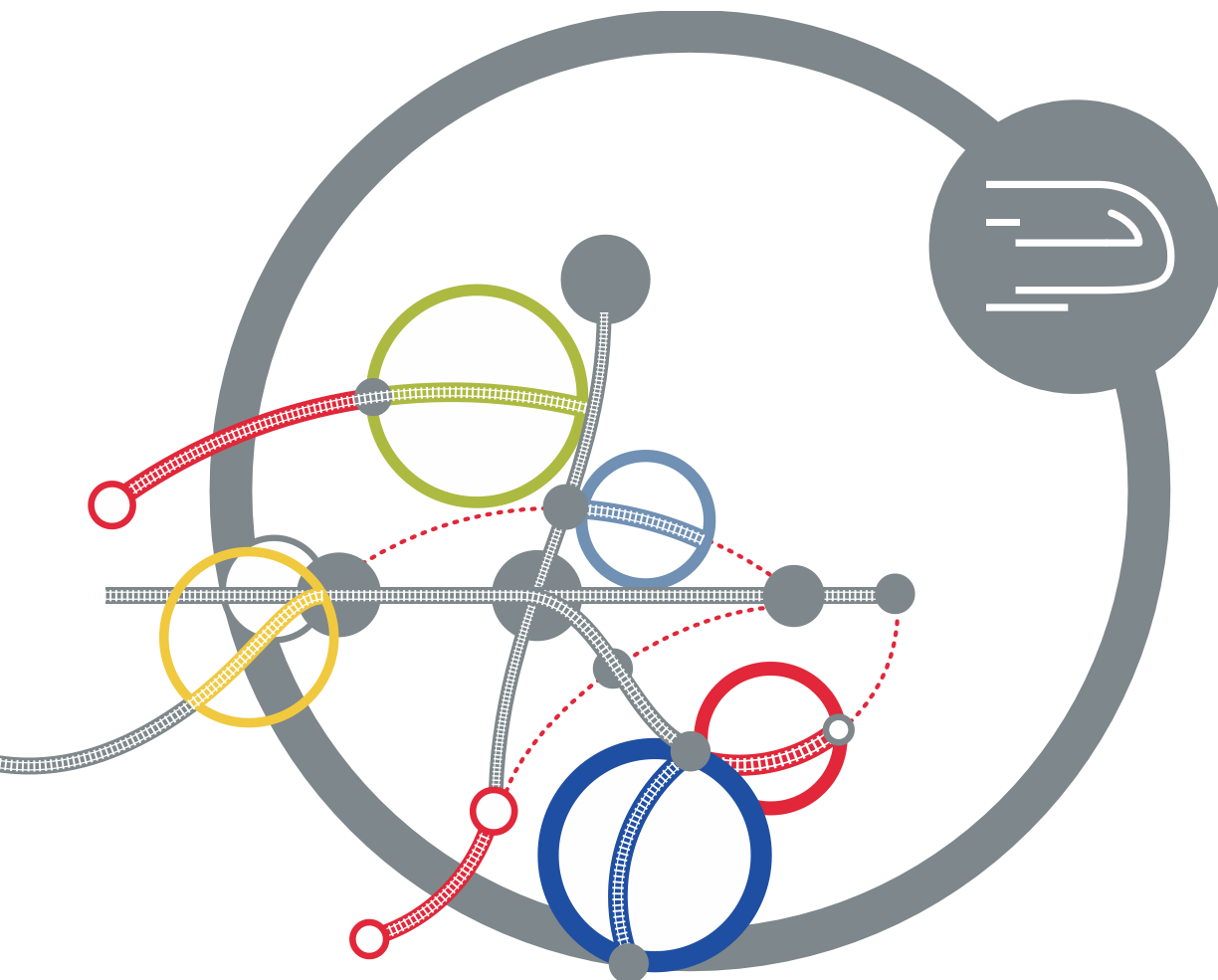
- [oeppv@mobil.hessen.de](mailto:oeppv@mobil.hessen.de)



# Übersicht

zur Reaktivierung von Schienenstrecken für  
den Personenverkehr in Hessen

Anlage Streckenblätter





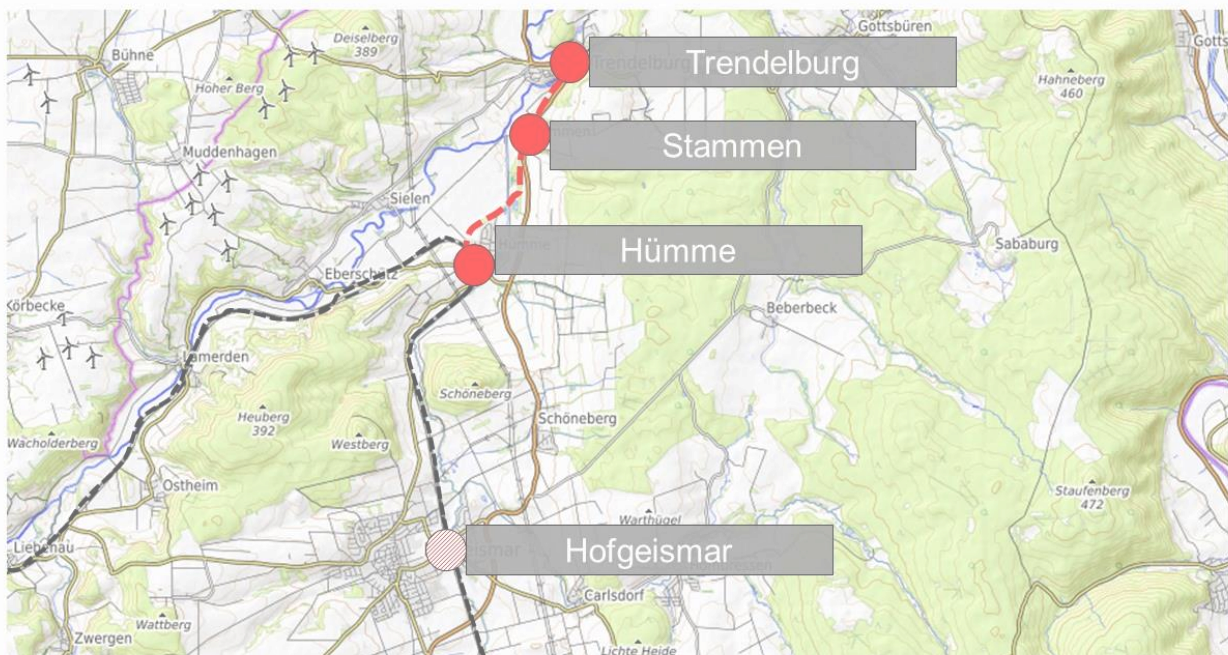
## Inhaltsverzeichnis

<b>01</b>	Hofgeismar-Hümmel – Trendelburg (Carlsbahn).....	2
<b>02</b>	Kassel – Herkules (Herkulesbahn).....	3
<b>03</b>	Baunatal – Schauenburg-Elgershausen.....	4
<b>04</b>	Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn).....	5
<b>05</b>	Bad Wildungen-Wega – Hemfurth-Edersee (Staumauer).....	6/7
<b>06</b>	Frankenberg – Battenberg (Eder).....	8
<b>07</b>	Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze).....	9
<b>08</b>	Gerstungen – Heimbildshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn).....	10/11
<b>09</b>	Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern (Salzbödebahn).....	12
<b>10</b>	Kirchhain – Burg- u. Nieder-Gemünden (OhmtalBahn).....	13/14
<b>11</b>	Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn).....	15/16
<b>12</b>	Lollar – Mainzlar – Londorf (LumdataalBahn).....	17
<b>13</b>	Brandoberndorf – Albshausen (SolmsbachtalBahn).....	18
<b>14</b>	Wölfersheim-Södel – Hungen (HorlofftalBahn).....	19
<b>15</b>	Wächtersbach – Bad Orb .....	20
<b>16</b>	Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez) (AartalBahn).....	21
<b>17</b>	Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Erbenheim.....	22
<b>18</b>	Hanau – Erlensee .....	23
<b>19</b>	Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum .....	24
<b>20</b>	Griesheim – Wolfskehlen .....	25
<b>21</b>	Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern .....	26/27
<b>22</b>	Mörtenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn).....	28/29

### Hinweise zu den Streckenblättern:

- Die Streckenblätter wurden unter Verwendung von Angaben der Verkehrsverbände 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)



Quelle: opentopomap.org

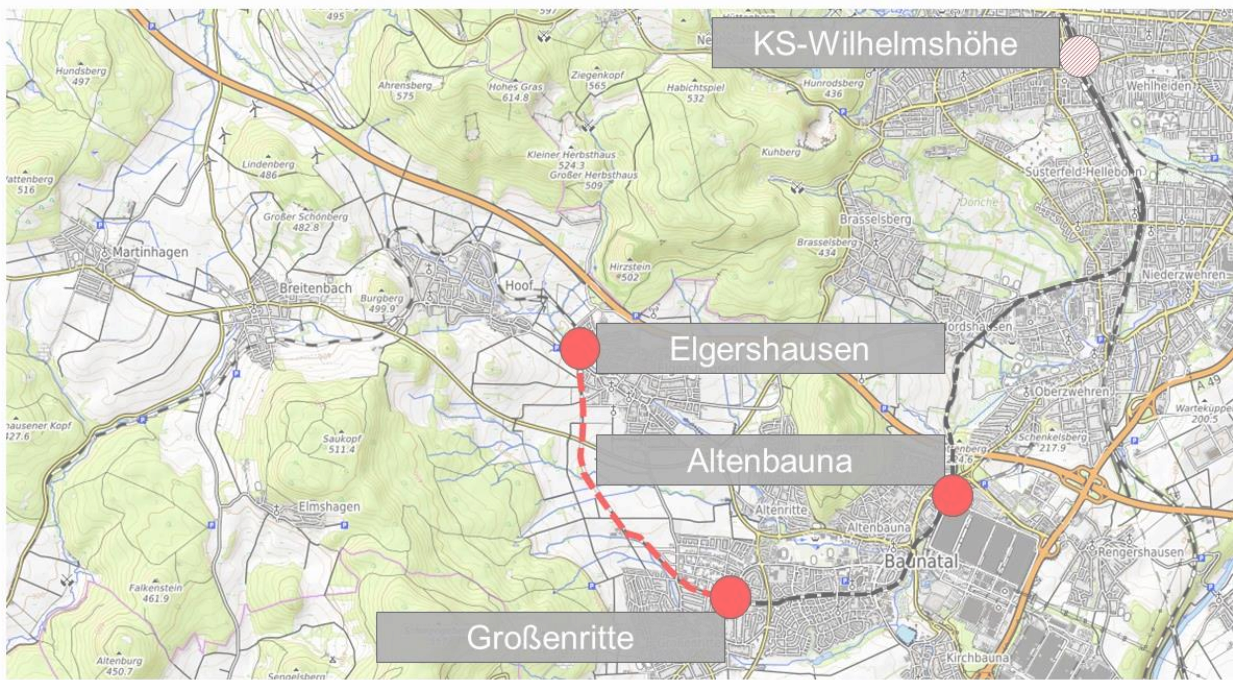
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
4,4 km	Hümme – Stammen – Trendelburg	teilweise Radweg	NVV
Datum der Stilllegung	Hümme (1.329 EW), Stammen (385 EW), Trendelburg (1.088 EW).	Aufgabenträger	LK Kassel
1986 SPNV			
Infrastrukturzustand	Nicht mehr vorhanden.		
Trassensicherung im Regionalplan	Nein. Aufnahme in den Regionalplan im Rahmen der derzeitigen Neuaufstellung des Regionalplans Nordhessen gemäß § 4 Abs. 3 S. 2 Nr. 8 i. V. m. § 6 Abs. 2 des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom ÖPNV-Aufgabenträger angestrebt.		
Nahverkehrsplan	Soll bei der Neuaufstellung (derzeit in Bearbeitung) des Regionalen NVP des NVV aufgenommen werden.		
Status der Reaktivierung	<b>Vorstudie in Bearbeitung</b>		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	<p>Eine Verlängerung der Linie RT1 von Hümme nach Trendelburg könnte aufgrund der Wendezeit in Hümme ohne zusätzliches RegioTram-Fahrzeug erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden vom NVV eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch den NVV verfolgt, wenn die Aufgabenträger und die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten.</p> <p>In einem ersten Schritt hat der NVV eine Potenzialabschätzung/Vorstudie beauftragt. Die Ergebnisse sollen 2024 vorliegen.</p>		



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
3,5 km	Kassel-Druselstal – Kassel-Neuholland - Kassel-Herkules (Kassel: 204.000 EW)	keine Nutzung	NVV
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
1961 Güterverkehr 1966 Personenverkehr			Stadt Kassel (Kasseler Verkehrsgesellschaft AG)
<b>Infrastrukturzustand</b>	Gleise sind abgebaut, Trasse ist in Teilen noch vorhanden.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Gültig: Regionalplan 2009, Aktualisierung 2020 ist in Arbeit. Nach Auskunft RP sind städtische Straßenbahnen, worunter auch die Herkulesbahn gerechnet wird, nicht Teil des Regionalplans. Deshalb nicht enthalten.		
<b>Nahverkehrsplan</b>	Lokaler Nahverkehrsplan (2014), 6.8 Weiterentwicklung des Schienennetzes. Verkehrsentwicklungsplan (2015), 7.1.3 Reaktivierung der Herkulesbahn.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Untersuchung beabsichtigt</b>	
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	<p>Es wurde bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt, diese ist jedoch nicht mehr aktuell.</p> <p>Eine naturschutzfachliche Potenzialanalyse hat ergeben, dass die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft erheblich sind.</p> <p>Eine Vorstellung beim Welterbebeirat hat stattgefunden. Eine Zustimmung zur Welterbeverträglichkeit muss bei der UNESCO in Paris eingeholt werden.</p> <p>Die weitere Bearbeitung wurde in Abstimmung mit der Stadt Kassel vorläufig zurückgestellt. Die erforderlichen Leistungen zur Fortführung des Projektes befinden sich jedoch in Vorbereitung.</p>		





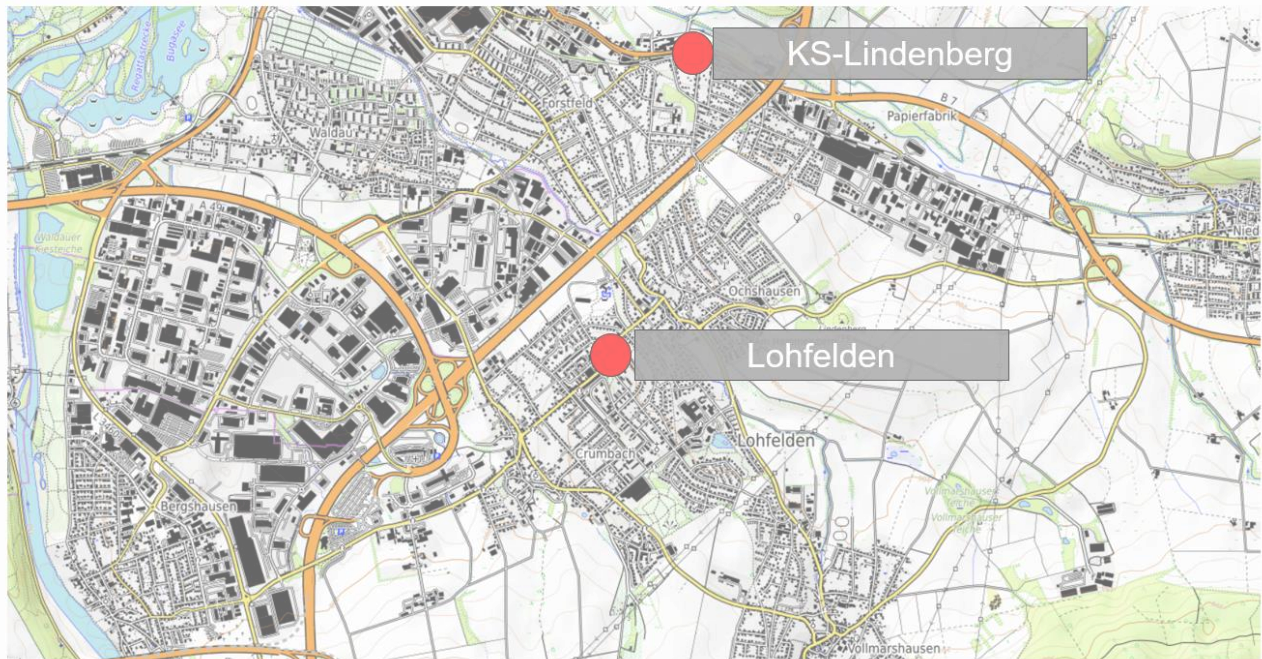
Quelle: opentopomap.org

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	<div style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #444; margin-right: 5px;"></div> <b>Untersuchung beabsichtigt</b>		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	<p>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.</p> <p>Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden von NVV und KVG noch eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch NVV und KVG verfolgt, wenn die Aufgabenträger und die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten.</p> <p>In einem ersten Schritt möchte der NVV eine Potenzialabschätzung/Vorstudie beauftragen. Die Ergebnisse sollen im Jahr 2024 vorliegen.</p>		

# Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn)



Möglicher Verlauf der Trasse wird noch untersucht.



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 Straßennetzes nach Lohfelden erwähnt.		
Nahverkehrsplan	Fortschreibung Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Kassel (2014): Kategorie 3: zukünftige Maßnahmenoptionen, Trassenfreihaltung im Korridor Leipziger Straße - Forstfeld - Lohfelden. Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (2015): C2 Ausbau des Tramnetzes. Die Strecke soll außerdem 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. Das Ergebnis soll Ende 2023 vorliegen.		




# Bad Wildungen-Wega – Hemfurth-Edersee (Staumauer)

05



Quelle: opentopomap.org

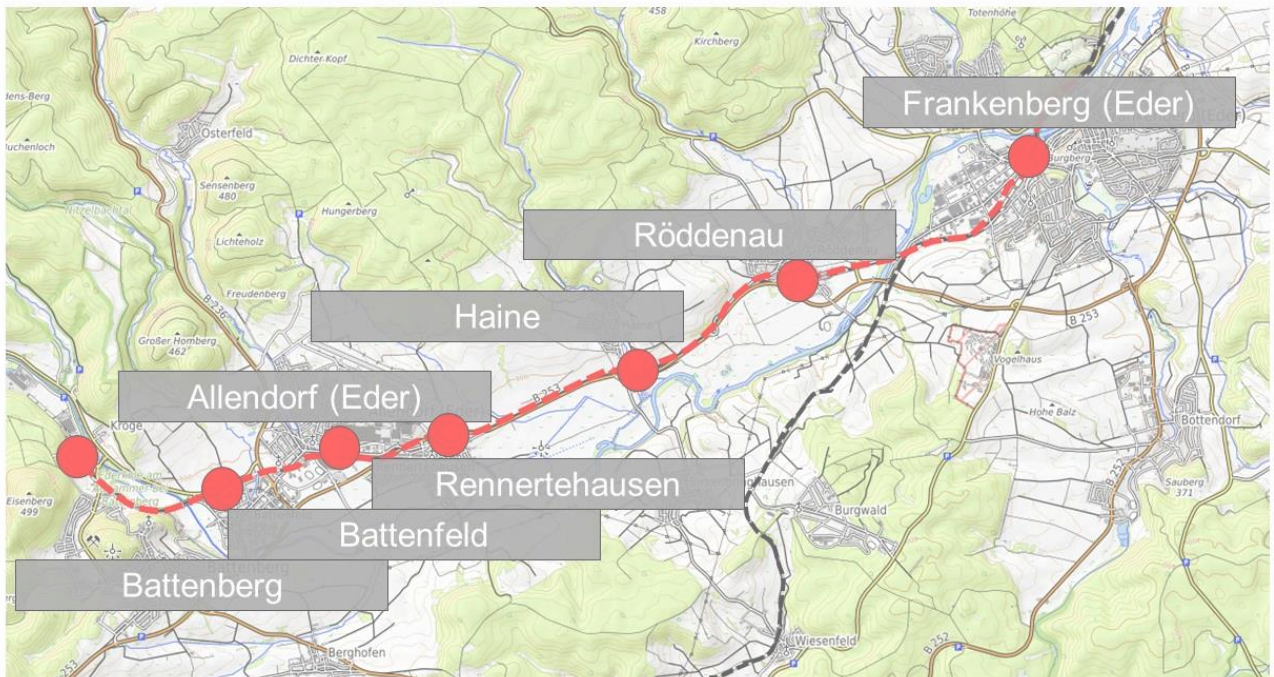
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
12 km	[Bad Wildungen (16.600 EW)], Wega (700 EW), Bergheim-Giflitz (900 EW), Affoldern (450 EW), Hemfurth-Edersee (800 EW).	keine Nutzung	NVV
Datum der Stilllegung	2001 Personenverkehr	Aufgabenträger	LK Waldeck-Frankenberg
Infrastrukturzustand	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	 <b>Vorstudie in Bearbeitung</b>		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	<p>Die Stellungnahmen des Landkreises und der betroffenen Kommunen werden vom NVV noch eingeholt. Eine Prüfung der Machbarkeit wird durch den NVV verfolgt, wenn die Aufgabenträger und die politischen Gremien der Region dies positiv bewerten.</p> <p>In einem ersten Schritt hat der NVV eine Potenzialabschätzung/Vorstudie beauftragt. Die Ergebnisse sollen Anfang 2024 vorliegen. In Studie des Landkreises zum Ederseeverkehr enthalten.</p>		

---


Hemfurth – Edersee Staumauer wäre ein Neubauabschnitt.

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

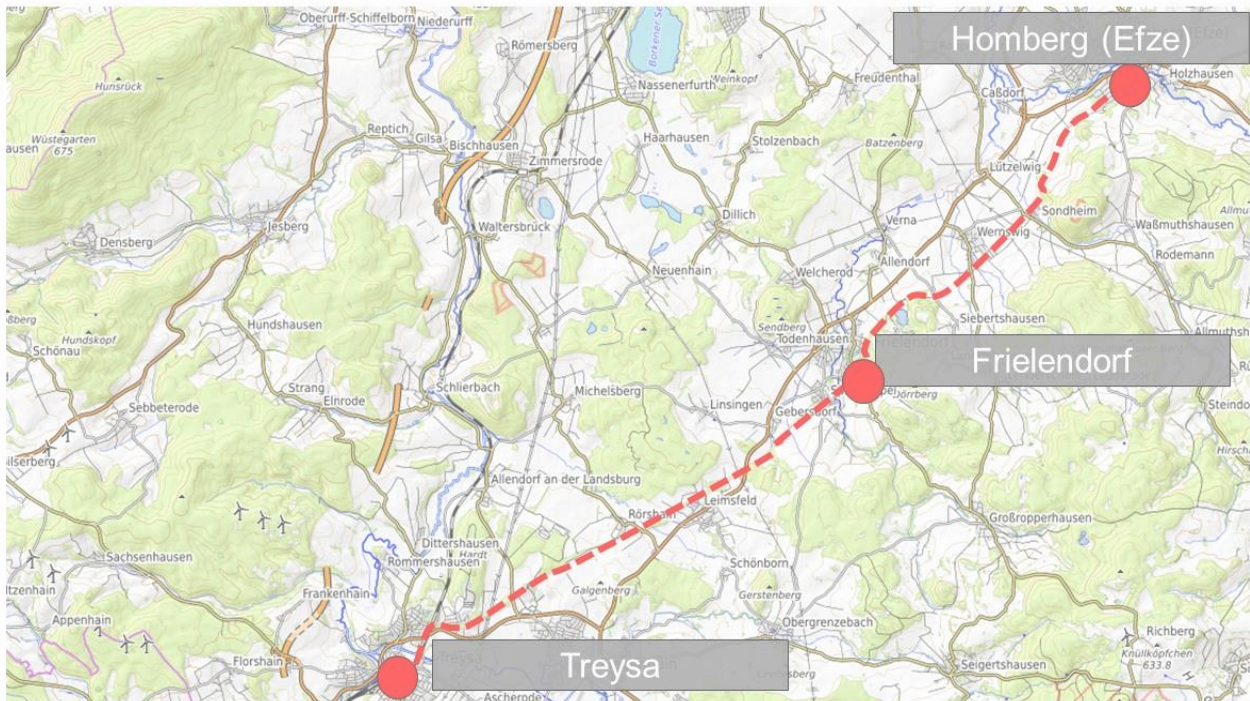
---



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
12 km	Frankenberg – Battenberg (Eder)	Güterverkehr	NVV
<b>Datum der Stilllegung</b>	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).		<b>Aufgabenträger</b>
1981 Personenverkehr			LK Waldeck-Frankenberg
<b>Infrastrukturzustand</b>	Trasse wurde für den Güterverkehr aktuell ertüchtigt.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Dargestellt als Bestand (Güterverkehr), daher keine Trassensicherung notwendig.		
<b>Nahverkehrsplan</b>	Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP aufgenommen werden.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	 <b>Machbarkeitsstudie in Bearbeitung</b>		
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie waren positiv (2021). Zurzeit läuft eine Aktualisierung mit geändertem Betriebsprogramm im Zusammenhang mit Beschleunigungsmaßnahmen im südlichen Abschnitt der Strecke Korbach – Frankenberg – Marburg, Abschluss bis Ende 2023 Soll bei positiver NKU des Gesamtprojektes Beschleunigungsmaßnahmen im Bundes-GVFG angemeldet werden.		





Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
21,1 km	Schwalmstadt-Ziegenhain (nördl. Teil – ca. 1.500 EW), Schwalmstadt -Rörschhain (247 EW), Gemeinde Frielendorf (7.800 EW), Homberg (Efze) (13.900 EW).	keine Nutzung	NVV
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
1981 Personenverkehr 2002 Güterverkehr			Schwalm-Eder-Kreis (NSE)
<b>Infrastrukturzustand</b>	Gleise noch vorhanden, seit 2003 nicht mehr in Betrieb.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Ja. REP Nordhessen, 2009, S.124 (5.1.1, Ziel 6).		
<b>Nahverkehrsplan</b>	Diese Strecke soll mit dem Status "ist zu prüfen" bei der Neuaufstellung des Regionalen NVP des NVV aufgenommen werden.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<b>Vorstudie in Bearbeitung</b>		
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	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 verfolgt, wenn die Aufgabenträger und politischen Gremien der Region dies positiv bewerten. In einem ersten Schritt hat der NVV eine Potenzialabschätzung/Vorstudie beauftragt. Die Ergebnisse sollen Anfang 2024 vorliegen.		

# Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn)

08



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
41,1 km	Gerstungen – Heimboldshausen – Vacha- Bad Salzungen	teilweise Güterverkehr	NVV
Datum der Stilllegung	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).		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. In 2021 wurde der Güterverkehr nach Thüringen über Unterbreitzbach 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  Untersuchung beabsichtigt

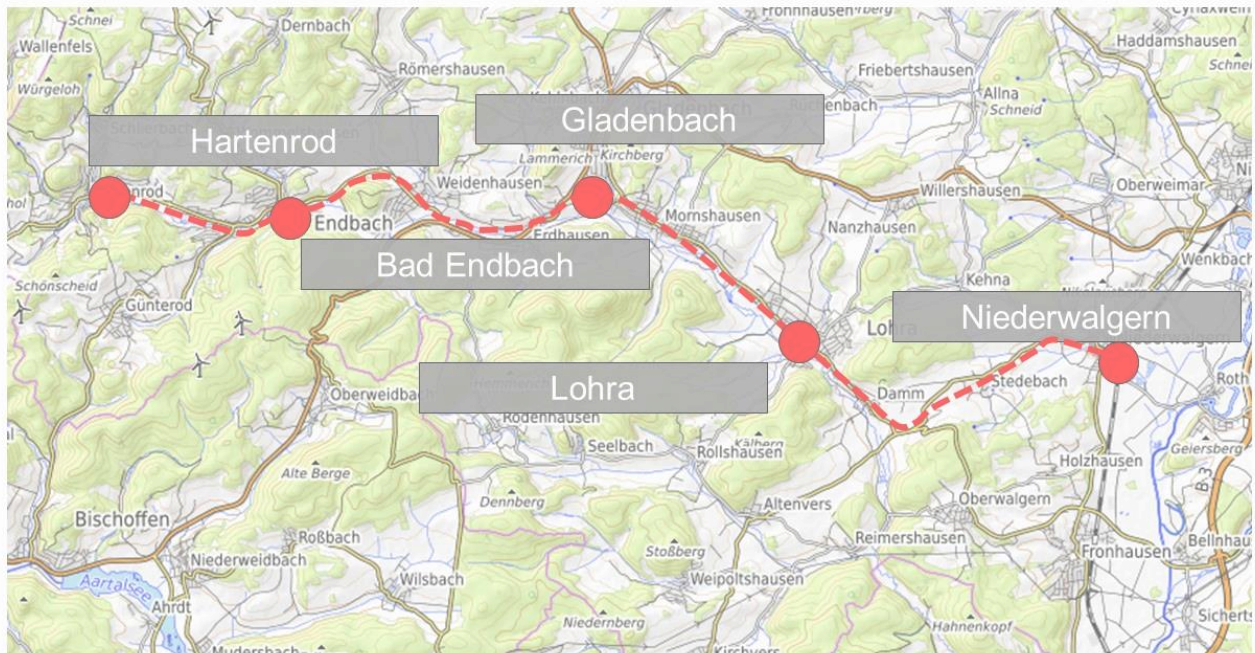
---

**Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen** Derzeit wird in einem Arbeitskreis zusammen mit dem Wartburgkreis die Beauftragung einer Potentialanalyse vorbereitet.  
Der Abschnitt zwischen Gerstungen – Heimboldhausen ist im Bundesprogramm „Elektrische Güterbahnen“ enthalten und wird derzeit für eine Elektrifizierung beplant.

---



# Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern (Salzbödebahn)

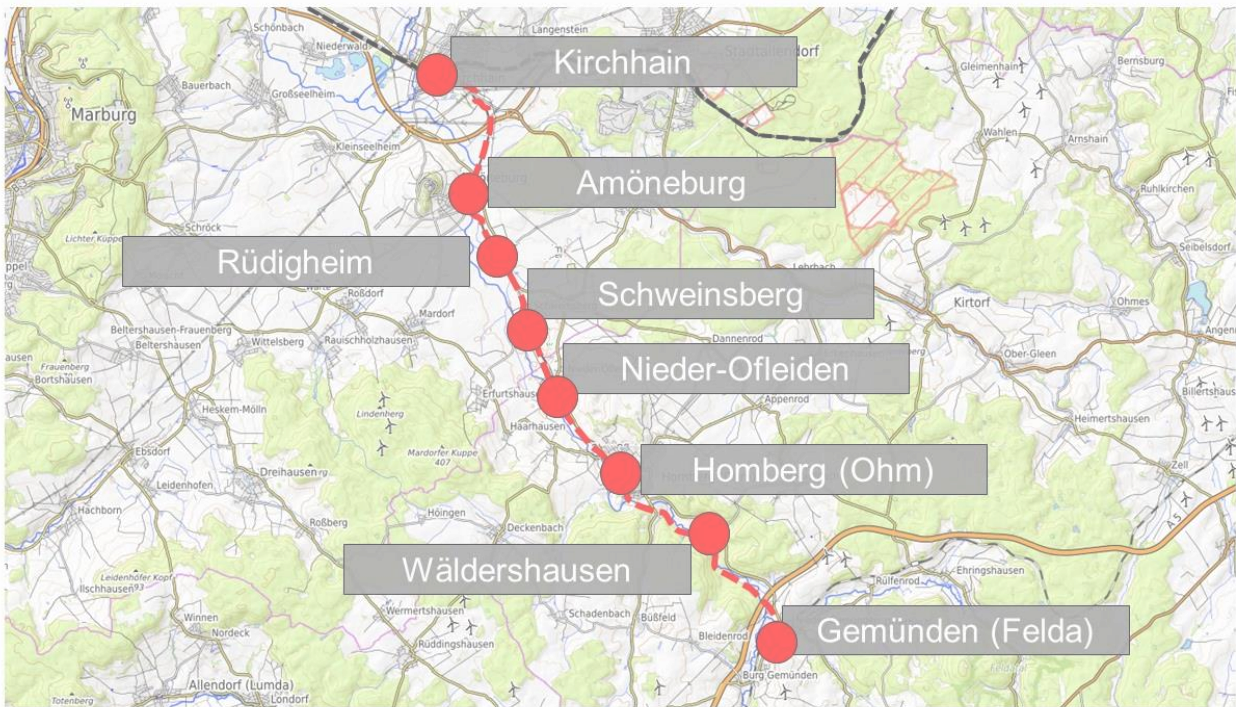


Quelle: opentopomap.org

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
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
2001 Personenverkehr 1996 Güterverkehr			LK Marburg-Biedenkopf (RNV)
<b>Infrastrukturzustand</b>	Ab 2006 Gleis abgebaut, z.T. Trasse überbaut (Lohra: Einkaufsmarkt, OU B 255)		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7).		
<b>Nahverkehrsplan</b>	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als zu untersuchende Strecke enthalten.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<b>Machbarkeitsstudie in Bearbeitung</b>		
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	Vorstudie Salzboдебahn (2018/2019): Projektdossierverfahren = Erwartungswert Mehrverkehrsquote von 97% gegenüber einer erforderlichen Mehrverkehrsquote von 38%. Eine Machbarkeitsstudie für die Salzboдебahn mit Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) liegt im Entwurf vor.		

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

10



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
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
1980 Personenverkehr			LK Marburg-Biedenkopf (RNV), Vogelsbergkreis (ZOV-Verkehr)
<b>Infrastrukturzustand</b>	In Teilen ab-/zurückgebaut.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	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.		
<b>Nahverkehrsplan</b>	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 enthalten. Neuer NVP Marburg-Biedenkopf (2023) soll Aussage zur Strecke enthalten.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFC000; border: 1px solid black;"></span> <b>Vorstudie positiv abgeschlossen</b>		
<b>Aktuelle Informationen,</b>	Anfang 2020 haben sich die streckenanliegenden Kreise und Kommunen darauf verständigt, eine		

---

**sonstige Bemerkungen**

Reaktivierung der Gesamtstrecke für den SPNV zu untersuchen.

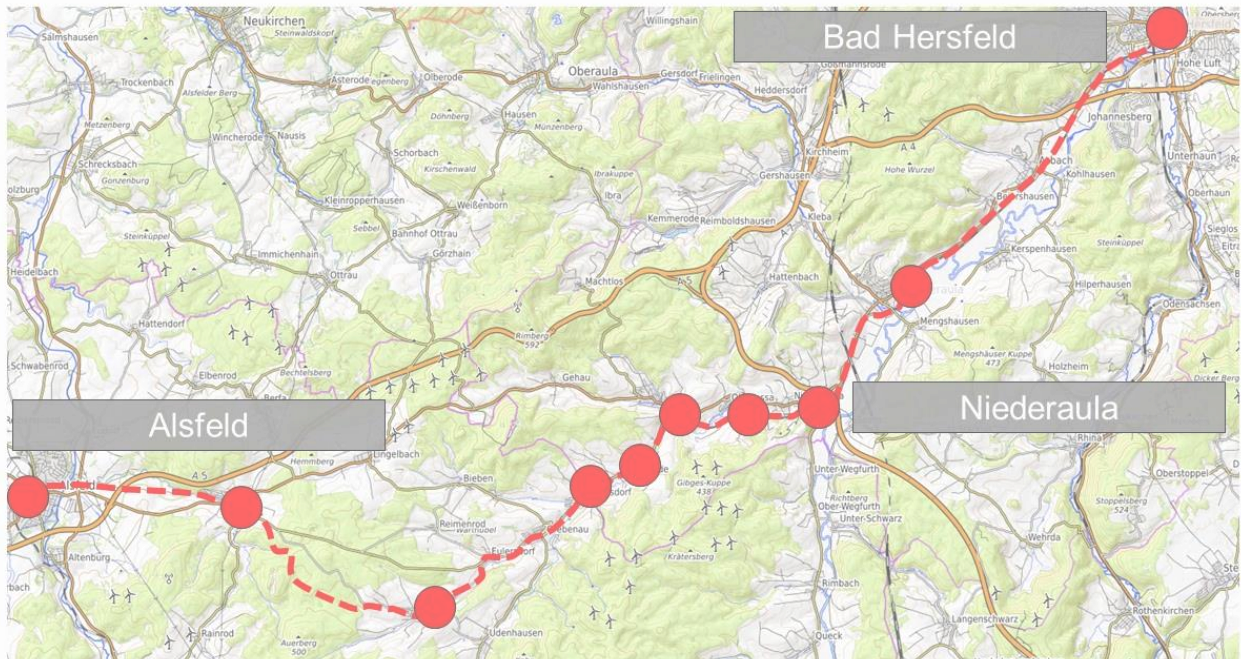
Eine Vorstudie des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr) und des RNV Marburg-Biedenkopf weist ein Personenverkehrspotenzial bei Herstellen des Lückenschlusses zur Vogelsbergbahn aus.

Es ist vorgesehen, die Ergebnisse der Vorstudie bei künftigen Betrachtungen zur Entwicklung der Vogelsbergbahn als Variante zu berücksichtigen. Die Aufgabenstellung für die entsprechende Untersuchung der Vogelsbergbahn ist zwischen RMV und lokalen Aufgabenträgern abgestimmt und die Vergabe wird vorbereitet.

---



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



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), Grebenu (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
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
1974 Personenverkehr (Gründchenbahn), 1984 Personenverkehr (Knüllwaldbahn,)			LK Hersfeld-Rotenburg, Vogelsbergkreis (ZOV-Verkehr)
<b>Infrastrukturzustand</b>	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.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Von Bad Hersfeld bis Breitenbach (Herzberg) als Bestand (Güterverkehr) dargestellt. Aufnahme in den Regionalplan für den Bereich des Regionalplan Nordhessen gemäß § 4 Abs. 3 S. 2 Nr. 8 i. V. m. § 6 Abs. 2 des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom ÖPNV-Aufgabenträger angestrebt.		

---

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**



**Untersuchung beabsichtigt**

---

**Aktuelle Informationen,  
sonstige Bemerkungen**

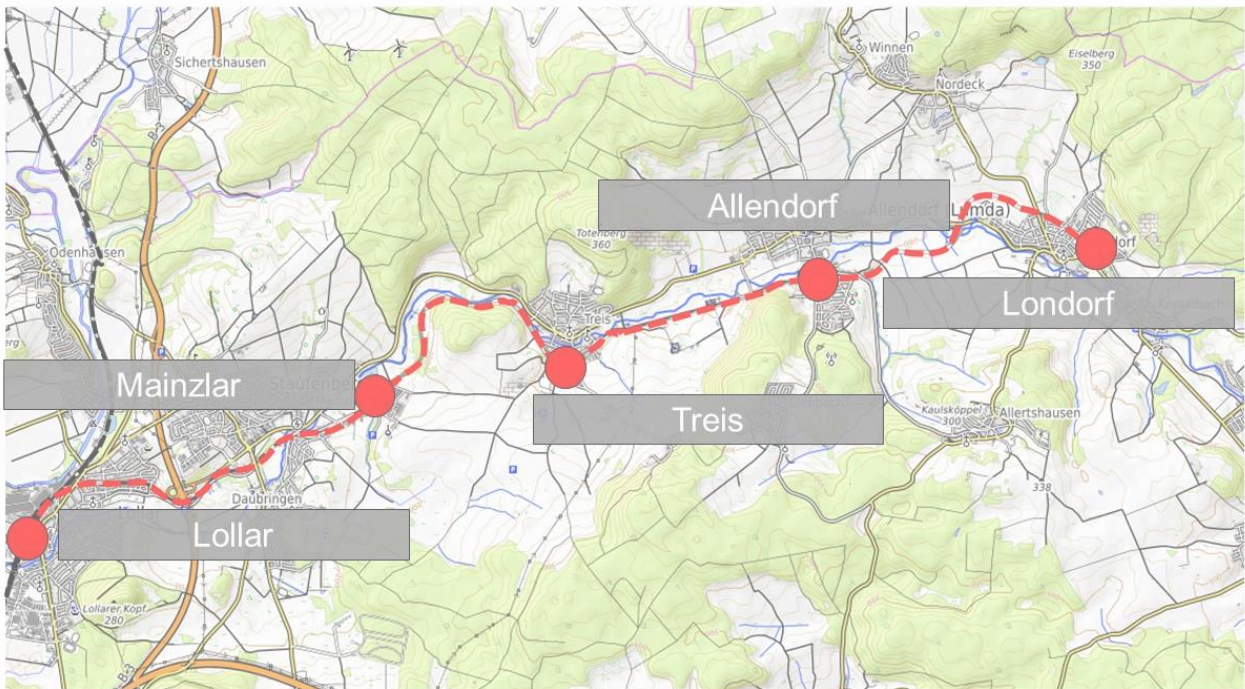
In einem ersten Schritt soll in Zusammenarbeit mit dem RMV das Reaktivierungspotenzial untersucht werden.

In Abstimmung mit dem RMV hat der NVV die Erweiterung seines Verkehrsmodells auf den Vogelsbergkreis beauftragt, um in einem nächsten Schritt eine Potenzialabschätzung vornehmen zu können.

Ziel dieser Untersuchung ist die Prüfung, ob eine durchgängige Bahnverbindung von Gießen über Alsfeld nach Bad Hersfeld und zum Knoten Bebra, d. h. eine West-Ost-Verbindung durch Mittelhessen, einen verkehrlichen Nutzen aufweist.

---





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 (Wiederaufnahme Güterverkehr Lollar – Mainzlar ab 2024 geplant)	RMV  <b>Aufgabenträger</b>  LK Gießen (ZOV-Verkehr)
<b>Datum der Stilllegung</b>			
1981 Personenverkehr 2017 Güterverkehr (Lollar – Mainzlar)			
<b>Infrastrukturzustand</b>	Die Strecke muss im gesamten Abschnitt erneuert werden.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Ja. REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7).		
<b>Nahverkehrsplan</b>	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 enthalten. Im lokalen NVP 2020 von ZOV-Verkehr ebenfalls enthalten.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; margin-right: 5px;"></span> <b>Reaktivierung in Planung</b>		
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	<p>Engagement des Lumdataalbahn e. V.</p> <p>Am Bahnhof Lollar wurden im Zuge Rahmenvereinbarung Hessen die Bahnsteige der beiden Hauptgleise modernisiert.</p> <p>Im Mai 2023 ist das Eigentum von DB Netz an die HLB übergegangen, die damit Vorhabenträgerin für die Reaktivierung geworden ist und die Vorplanung fortführt sowie Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchführt. Hierzu wurde im Juni 2023 eine entsprechende Planungsvereinbarung unterzeichnet. Kostenberechnung und Überprüfung der Förderwürdigkeit mit Vorliegen der Entwurfsplanung.</p>		

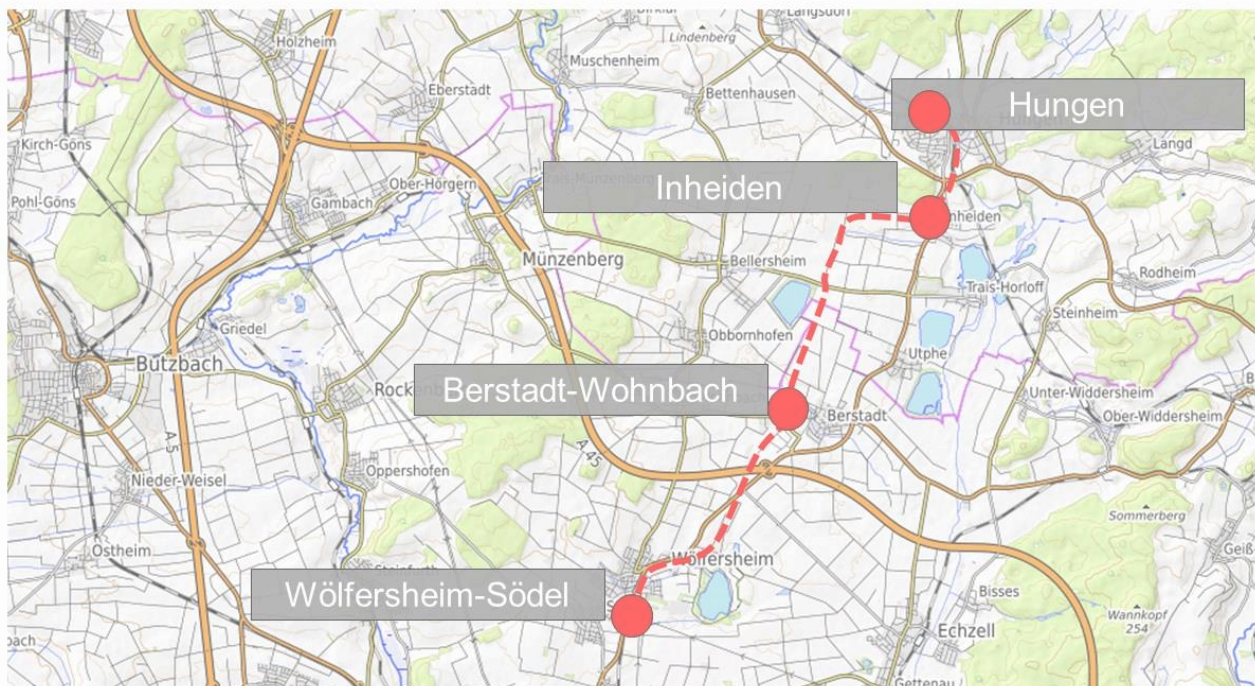
# Brandoberndorf – Albshausen (Solmsbachtalbahn)



Quelle: opentopomap.org

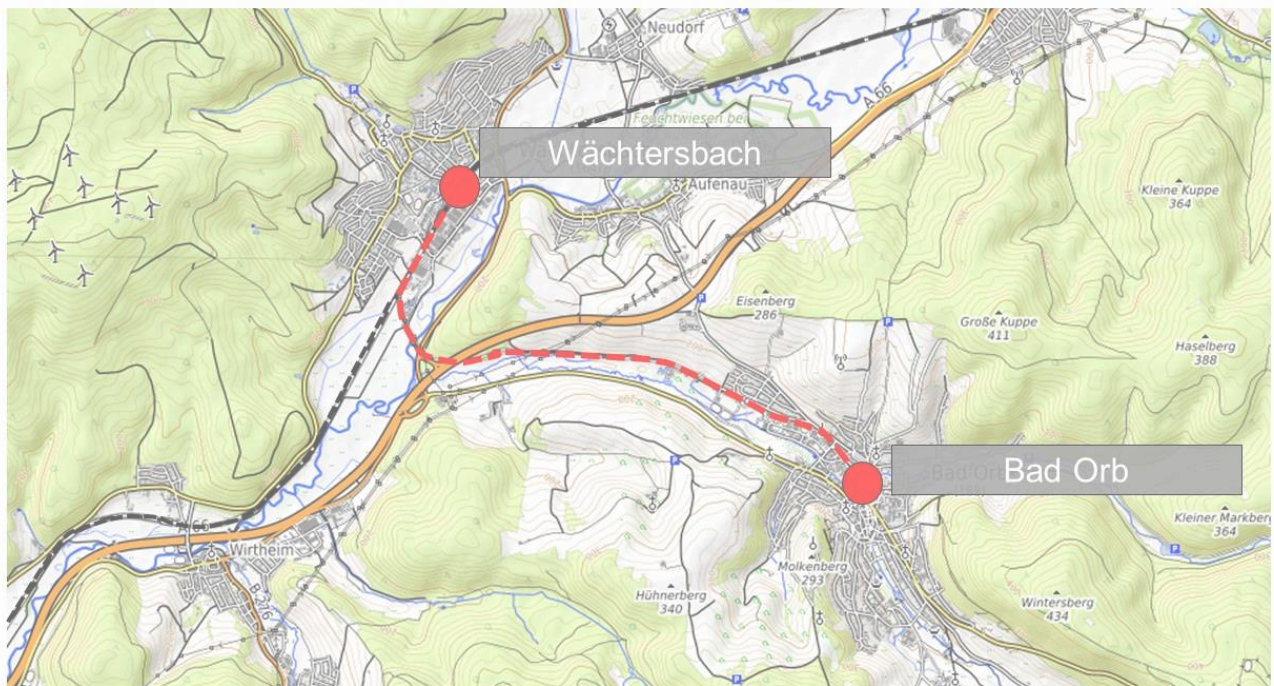
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
16,4 km	Brandoberndorf (ca. 2.100 EW)	keine Nutzung	RMV
<b>Datum der Stilllegung</b>	Kraftsolms (ca. 900 EW)		<b>Aufgabenträger</b>
1985 Personenverkehr 1988 Güterverkehr	Neukirchen/ Niederquembach (ca. 1.400 EW), Bonbaden (ca. 1.500 EW), Oberndorf (ca. 2.500 EW), Albshausen (ca. 2.000 EW), [Wetzlar (Kernstadt ca. 31.0000 EW)]		Lahn-Dill-Kreis
<b>Infrastrukturzustand</b>	Gleis abgebaut, Trasse vorhanden, Brücken fehlen, Tunnелеinschnitt bei Burgsolms ist verfüllt.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Ja.	REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7) und REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).	
<b>Nahverkehrsplan</b>	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als zu untersuchende Strecke enthalten.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<b>Machbarkeitsstudie in Bearbeitung</b>		
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	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 bis Mitte 2022 anzuwendenden Verfahrens der Standardisierten Bewertung kommt zu einem knapp negativen Ergebnis bezüglich der Reaktivierung der Solmsbachtalbahn. Eine Überprüfung mit einer Machbarkeitsstudie nach dem novellierten Bewertungsverfahren 2016+ ist seitens des Aufgabenträgers und des RMV beauftragt. Ergebnisse sollen Ende 2024 vorliegen.		






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
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
2004 Personenverkehr			LK Gießen u. Wetteraukreis (ZOV-Verkehr)
<b>Infrastrukturzustand</b>	Gleis vorhanden; nicht betriebsbereit.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Ja.	REP Mittelhessen 2010, S.114 (7.1.1-7) und REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).	
<b>Nahverkehrsplan</b>	Regionaler Nahverkehrsplan: Reaktivierung wird angenommen, Angebotskonzept erstellt, Verkehrsleistungen in einer optionalen Stufe unter Voraussetzung einer Reaktivierung ausgeschrieben; Lokaler Nahverkehrsplan: kommunalseitiges großes Interesse an Reaktivierung.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4a7ebb; border: 1px solid black;"></span>	<b>Reaktivierung in Planung</b>	
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	Gutachten 2017/2018: NKU > 1, Vorplanung abgeschlossen, Planungsvereinbarung im November 2020 geschlossen, für die Baufinanzierung seitens des Landes Hessen beim Bundes-GVFG angemeldet. Durchführung des Baurechtsverfahrens ist beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt Wiedereröffnung der Strecke ist für Ende 2025 vorgesehen.		



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 derzeit saisonal 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 lokalen NVP auf.		
Status der Reaktivierung		Machbarkeitsstudie in Bearbeitung	
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Gutachten untersucht, wie die Strecke (ggf. mit alternativen Antrieben) zu reaktivieren ist. Ebenso Prüfung, ob hier automatisiertes Fahren möglich ist. Die Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung der Strecke ist derzeit in finaler Endbearbeitung.		



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

16



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
ca. 39 km (in Hessen)	Wiesbaden (290.000 EW), Tausenstein (30.000 EW), Bad Schwalbach (11.000 EW), Kettenbach (1.500 EW), Landesgrenze [– Diez (10.800 EW)].	Michelbach – Zollhaus: Draisinenbetrieb	RMV
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
1983 Personenverkehr			Stadt Wiesbaden, Rheingau-Taunus-Kreis
<b>Infrastrukturzustand</b>	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).		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Ja.	REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).	
<b>Nahverkehrsplan</b>	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.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<span style="color: green;">■</span>	<b>Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen</b>	
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	Nach Ablehnung der CityBahn Wiesbaden durch einen Bürgerentscheid Ende 2020 wurde 2021 eine Machbarkeitsstudie für den südlichen Abschnitt zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden vom Rheingau-Taunus-Kreis, ESWE Verkehr unter Federführung des RMV in Auftrag gegeben. Die Studie liegt seit Oktober 2023 vor und wurde mit einem positiven Nutzen-Kosten-Indikator abgeschlossen. Eine länderübergreifende Untersuchung der Gesamtstrecke ist in Vorbereitung.		



Quelle: opentopomap.org

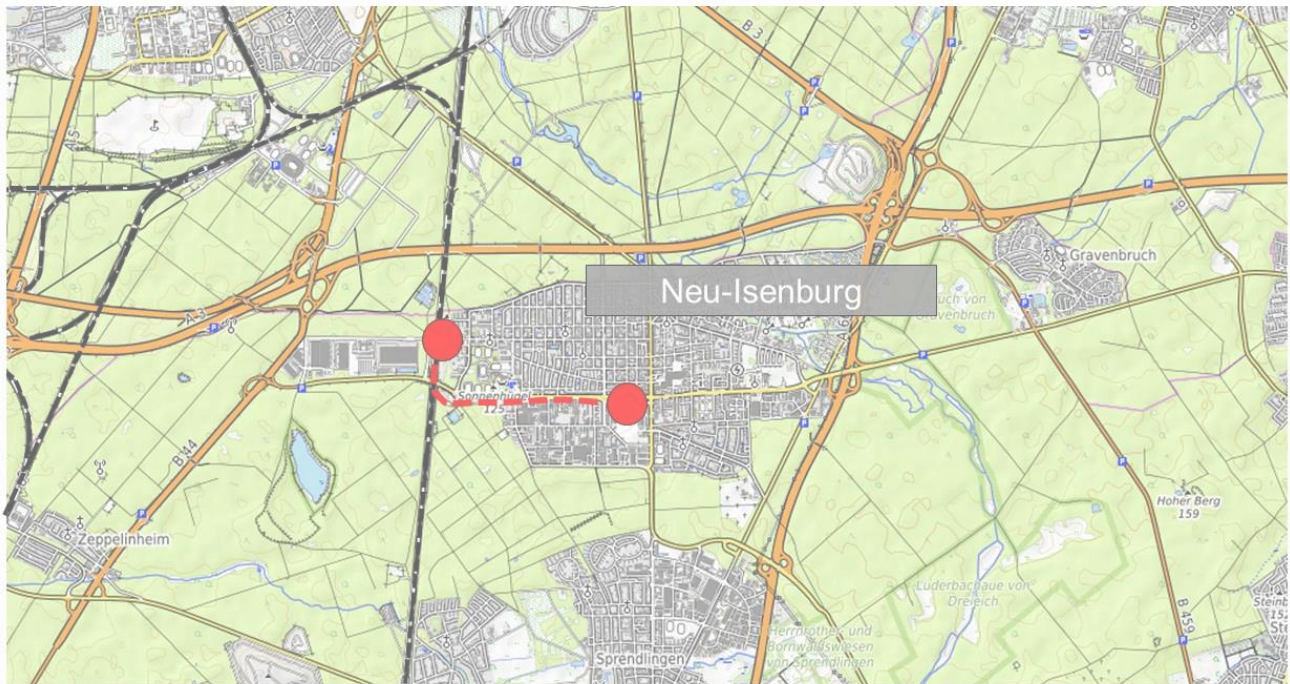
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
4,4 km	Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Erbenheim	Auf ca. 1 km Länge mit NBS Köln – Rhein/Main überbaut	RMV
Datum der Stilllegung		Aufgabenträger	
1997		Stadt Wiesbaden	
Infrastrukturzustand	Gleis weitgehend abgebaut, Brücken erhalten.		
Trassensicherung im Regionalplan	Nein.		
Nahverkehrsplan	Bislang nicht enthalten.		
Status der Reaktivierung	<input checked="" type="checkbox"/> Untersuchung beabsichtigt		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Berücksichtigung in Linienkonzepten für die Erschließung des geplanten Baugebiets „Wiesbaden Ostfeld“. Beschluss 0061 des Ausschusses für Mobilität der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 16.09.2021 zur Prüfung eines zusätzlichen Haltepunktes Mainzer Straße.		





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		Main-Kinzig-Kreis, KVG MKK	
Infrastrukturzustand	Gleis vorhanden, genutzt durch Fa. Spitzke Gleisbau.		
Trassensicherung im Regionalplan	Nein.		
Nahverkehrsplan	KVG MKK nimmt Strecke im neuen lokalen NVP auf.		
Status der Reaktivierung	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFC000; border: 1px solid black;"></span> <b>Vorstudie positiv abgeschlossen</b>		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	<p>Erlensee und v.a. die Konversionsfläche "Fliegerhorst" sollen über den bestehenden Gleisanschluss an den SPNV angebunden werden.</p> <p>Der Aufgabenträger legt dar, dass auf kommunaler Ebene eine Sicherung der Option „Schienenanbindung Erlensee“ herbeizuführen ist, konkret durch die Freihaltung der möglichen Trasse sowie durch Verankerung in der kommunalen Bauleitplanung.</p> <p>Abstimmung zwischen Aufgabenträger und RMV zum weiteren Vorgehen.</p> <p>Die potenziellen Konflikte bilden die Schutzgebiete entlang der Trasse und auf dem ehemaligen Fliegerhorst-Gelände.</p>		



Quelle: opentopomap.org

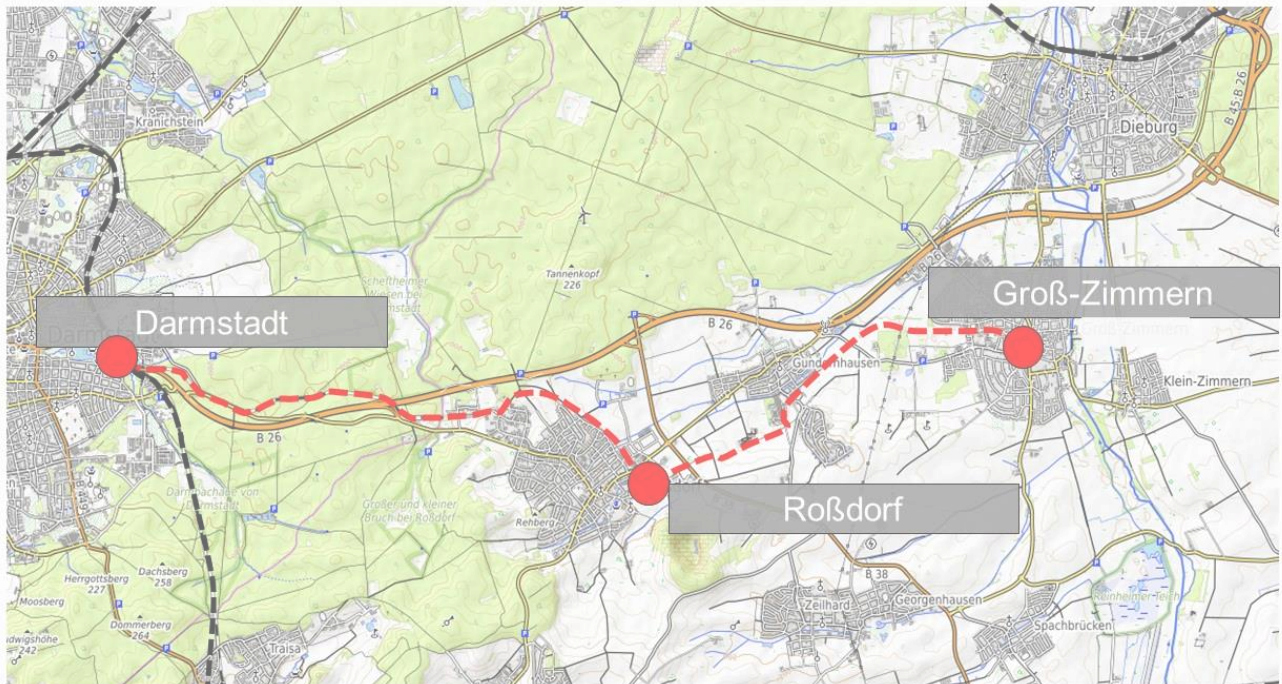
Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
2,6 km	Neu-Isenburg Bf., Neu-Isenburg Gewerbegebiet	keine Nutzung	RMV
Datum der Stilllegung	West, Neu-Isenburg Zentrum (35.700 EW).	Aufgabenträger	LK Offenbach
2006 Personenverkehr			
Infrastrukturzustand	Gleis z. T. abgebaut, Trasse vorhanden.		
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-Buchsschlag.“	
Nahverkehrsplan	Im aktuellen verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RMV) von 2021 als Teil Planfeststellungsabschnitt Süd 2 der RTW enthalten.		
Status der Reaktivierung	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; vertical-align: middle;"></span>	Reaktivierung in Planung	
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Für den Abschnitt Neu-Isenburg (PFA Süd 2) wird zurzeit die Entwurfsplanung erstellt. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für RTW Trasse ab Sommer 2022. Antrag auf Planfeststellung im Frühjahr 2024 vorgesehen. Der angrenzende Abschnitt (PFA Süd 1) ist planfestgestellt und im Bau.		






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
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
1970 Personenverkehr 1975 Güterverkehr			LK Darmstadt-Dieburg (DADINA), LK Groß-Gerau (LNVG Groß-Gerau)
<b>Infrastrukturzustand</b>	Gleis abgebaut. Trasse weitgehend erhalten, z.T. Radweg oder zugewuchert oder überbaut.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Nein. Jedoch Trassensicherung im Regionalplan Südhessen gemäß § 4 Abs. 3 S. 2 Nr. 8 i. V. m. § 6 Abs. 2 des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom ÖPNV-Aufgabenträger angestrebt.		
<b>Nahverkehrsplan</b>	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“.		
<b>Status der Reaktivierung</b>	<span style="color: green;">■</span>	<b>Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen</b>	
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim West/Riedstadt wurde mit einem positiven Ergebnis im März 2023 abgeschlossen. In einem nächsten Schritt soll eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden.		



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
<b>Datum der Stilllegung</b>			<b>Aufgabenträger</b>
1966 Personenverkehr 1982 Güterverkehr			LK Darmstadt-Dieburg u. Stadt Darmstadt (DADINA)
<b>Infrastrukturzustand</b>	DA Ost – Bessunger Forsthaus: betriebsbereit, Museumsbahn; 1984 Abbau Gleise auf 8,8 km, Trasse weitgehend für eventuelle Reaktivierung freigehalten.		
<b>Trassensicherung im Regionalplan</b>	Ja. REP Südhessen, 2010, S.102 (Z5.1-12).		
<b>Nahverkehrsplan</b>	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.		
<b>Status der Reaktivierung</b>		<b>Machbarkeitsstudie in Bearbeitung</b>	
<b>Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen</b>	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 Ostbahnhofes (Nutzen-Kosten-Faktor < 1). Bewertung nach neuem Standardisierten Bewertungsverfahren liegt noch nicht vor.		

---

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.

---



# Mörtenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn)

22



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	heutige Nutzung	Verkehrsverbund
10,5 km, weiterer Abschnitt von 6 km zwischen Wald-Michelbach und Wahlen zurückgebaut.	Mörtenbach (10.100 EW), Wald-Michelbach (10.600 EW).	z.T. privat genutzt Mörtenbach 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 – betriebsbereit bis Ende 2028); für Eisenbahnfahrzeuge nicht betriebsbereit; Strecke, Brücken und Tunnel für Draisinenbetrieb ab 2013 saniert, regelmäßige ingenieurtechnische 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	■	Untersuchung beabsichtigt	
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	2020 Fahrplanstudie für eine mögliche Reaktivierung der Überwaldbahn. Aktuell Klärung von Verkehrsverbund und Aufgabenträger mit den betroffenen Gebietskörperschaften, ob darauf aufbauend weitere Planungsschritte (Machbarkeitsstudie,		



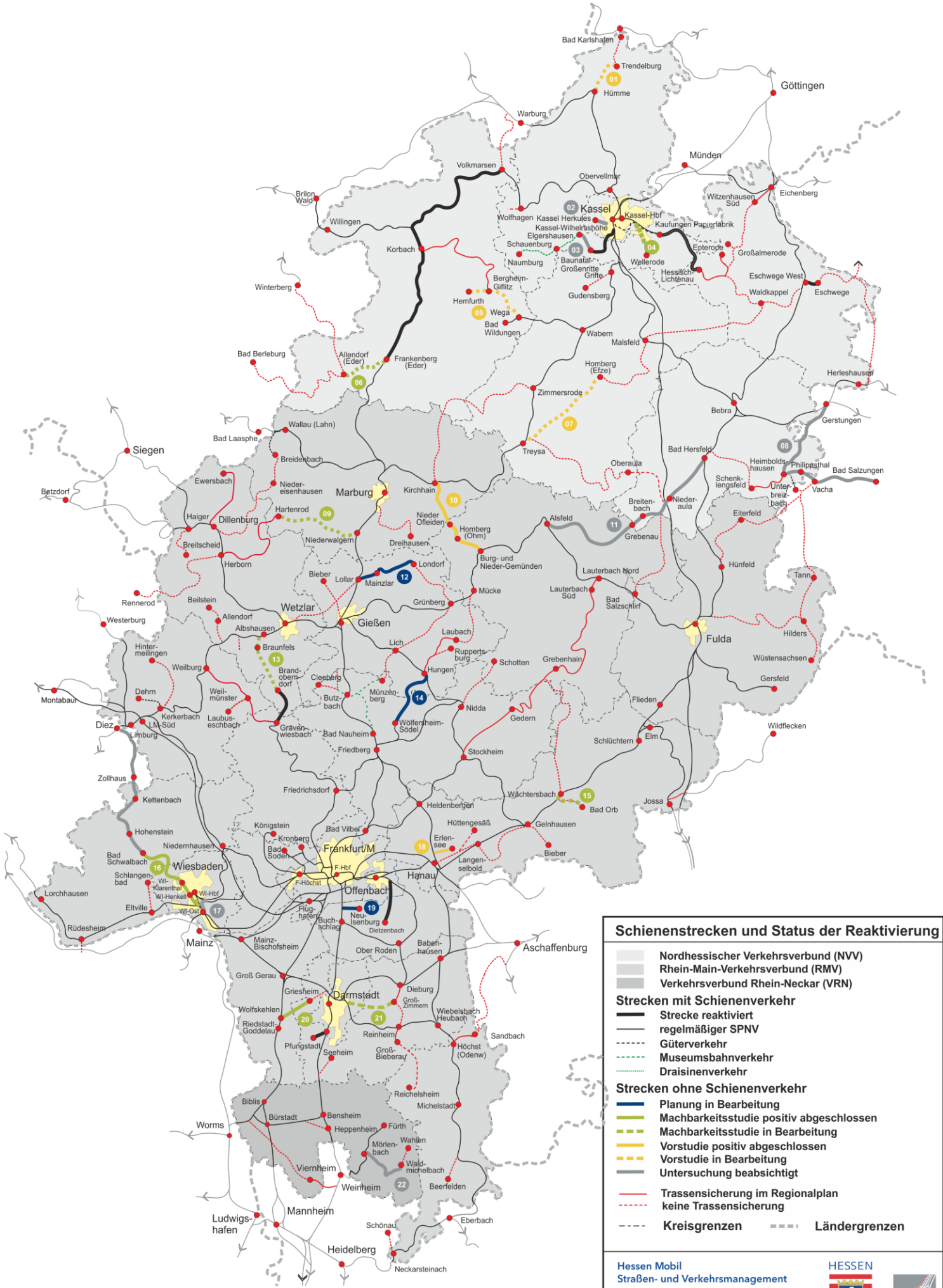
---

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
-



**Schienstrecken und Status der Reaktivierung**

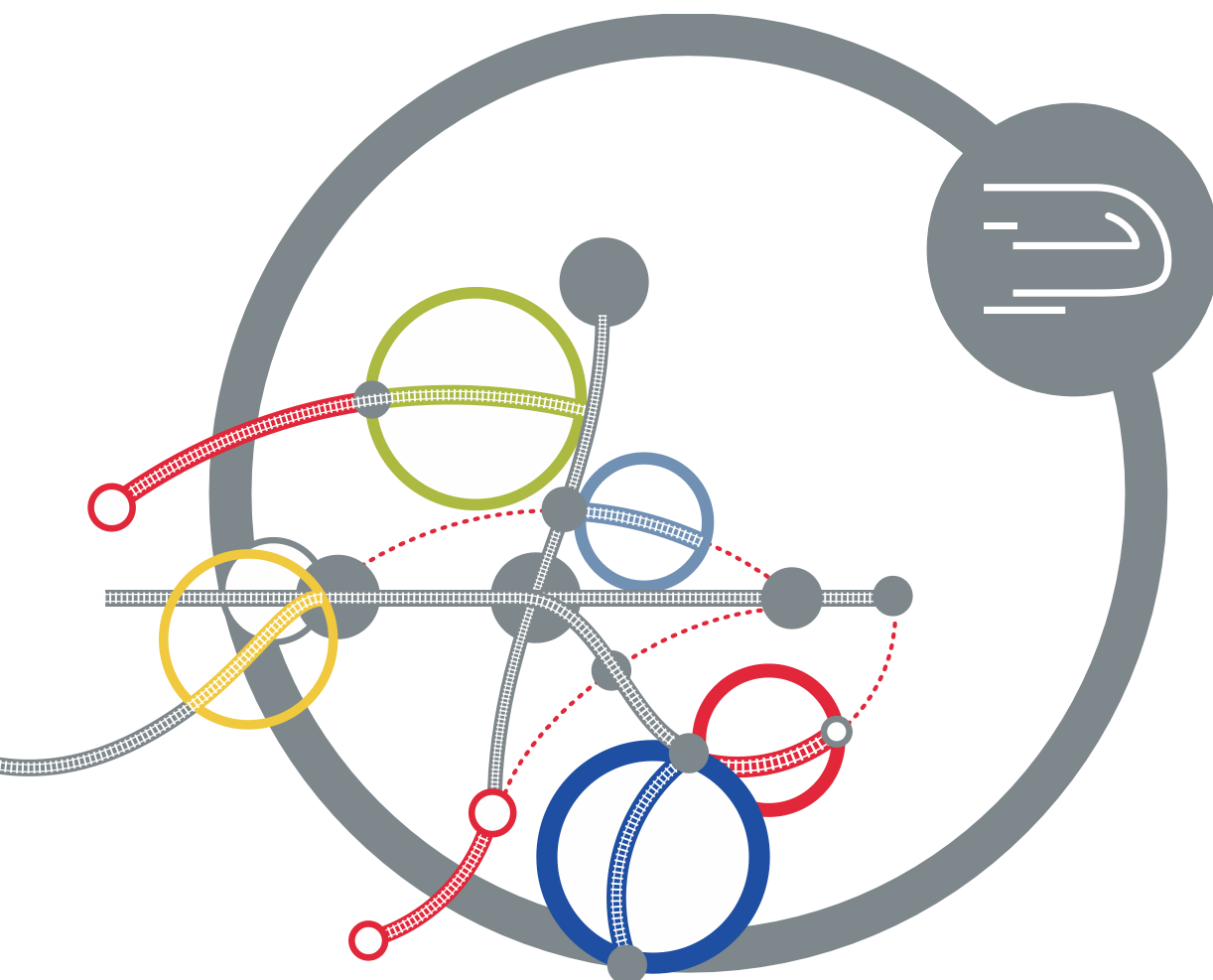
- Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
  
- Strecken mit Schienenverkehr**
- Strecke reaktiviert
- regelmäßiger SPNV
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr
  
- Strecken ohne Schienenverkehr**
- Planung in Bearbeitung
- Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen
- Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
- Vorstudie positiv abgeschlossen
- Vorstudie in Bearbeitung
- Untersuchung beabsichtigt
  
- Trassensicherung im Regionalplan
- keine Trassensicherung
  
- Kreisgrenzen
- Ländergrenzen



## Übersicht

zur Reaktivierung von Schienenstrecken für  
den Personenverkehr in Hessen

Anlage: Tabellarische Übersicht der in Hessen  
stillgelegten Schienenstrecken







Quelle: [www.wikipedia.de](http://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	Weitalbahn 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 Schubach - Hintermeilingen	8,1	Personenverkehr
	28. September	Vogelsberger Südbahn Wüstwillenroth - Hartmannshain	8,4	Personenverkehr

	30. September	Vogelsberger Südbahn Völzberg - Hartmannshain	3,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1959</b>	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
<b>1960</b>	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
<b>1961</b>	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
<b>1962</b>	31. Dezember	Ernstbahn	7,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1963</b>	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
<b>1964</b>	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
<b>1965</b>	28. Mai	Rodgaubahn Dieburg - Reinheim	9,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung

	30. November	Herkulesbahn Kirchweg - Brasselsberg		Personenverkehr Gesamtstilllegung
<b>1966</b>	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
<b>1967</b>	28. Mai	Vogelsberger Südbahn Wächtersbach - Birstein	12,7	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Warburg - Volkmarshausen	14,7	Personenverkehr
<b>1968</b>	28. September	Weitalbahn Weilmünster - Laubuseschbach	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Butzbach-Licher Eisenbahn Pohlgöns - Oberkleen	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1969</b>	27. September	Weitalbahn Weilburg - Grävenwiesbach	23,0	Personenverkehr
	27. September	Weitalbahn Weilmünster - Grävenwiesbach	12,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Bahnstrecke Neckarsteinach– Schönau	5,0	Personenverkehr
	31. Dezember	Söhrebahn Kassel-Bettenhausen - Lohfelden	4,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1970</b>	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
<b>1972</b>	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
<b>1973</b>	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
<b>1974</b>	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
<b>1975</b>	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
<b>1976</b>	30. Mai	Ulmtalbahn	15,1	Personenverkehr
<b>1977</b>	10. März	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Warburg - Volkmarshausen	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
<b>1979</b>	31. Januar	Grifte-Gudensberger Kleinbahn	7,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Grebenua - Schwarz	4,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1980</b>	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
<b>1981</b>	30. Mai	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Werk Hattendorf - 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 - Trubenhagen	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
<b>1982</b>	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
<b>1983</b>	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.
<b>1984</b>	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 Trubenhagen - Hundelshausen	3,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1985</b>	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
<b>1986</b>	31. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Spangenberg - Anst. Pfiesswiese	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
<b>1987</b>	29. Mai	Dietzhöltalbahn	15,9	Personenverkehr
	30. Mai	Scheldetalbahn	32,5	Personenverkehr
	30. Mai	Scheldetalbahn Dillenburg - Niedereisenhausen	21,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Volkmarshausen - Korbach	29,0	Personenverkehr
	30. Mai	Untere Edertalbahn	31,2	Personenverkehr
<b>1988</b>	30. Januar	Weitalbahn 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
<b>1989</b>	23. September	Bahnstrecke Salzschlirf–Niederjossa Bad Salzschlirf - Schlitz	10,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1990</b>	28. Februar	Aar-Salzböde-Bahn Gladenbach - Burg	30,1	Güterverkehr
	28. Dezember	Aartalbahn Bad Schwalbach - Hohenstein	6,6	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
<b>1991</b>	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
<b>1992</b>	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
<b>1993</b>	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
<b>1994</b>	23. Mai	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Schwebda - Wanfried	7,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Vogelsbergbahn Grebhain-Crainfeld - Lauterbach Süd	21,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. September	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Anst. Pfielwiese - Malsfeld	2,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Oktober	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Eschwege - Schwebda	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Überwaldbahn Mörtenbach - Unter Wald-Michelbach	10,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1995</b>	4. März	Bad Orber Kleinbahn	6,5	Personen/Güterverkehr Stilllegung nicht erf.
	18. April	Westerwaldquerbahn Rennerod - Westerbürg	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
<b>1996</b>	31. Dezember	Aar-Salzböde-Bahn Herborn - Burg	2,1	Güterverkehr
<b>1997</b>	31. Mai	Pfungstadtbahn	1,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. September	Bahnstrecke Haiger–Breitscheid	13,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1998</b>	31. Dezember	Marburger Kreisbahn Industrieanschlüsse MR-Süd	1,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>1999</b>	1. Juni	Aartalbahn Kettenbach - Diez	16,2	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.



<b>2000</b>	10. Januar	Uplandbahn Korbach - Willingen	22,8	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	5. November	Taunusbahn	36,9	Güterverkehr
	31. Dezember	Dietzhöhlztalbahn Anst. Stahlwerke - Ewersbach	14,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
<b>2001</b>	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
<b>2002</b>	4. Februar	Sinntalbahn	30,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	25. Juni	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Homburg - 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
<b>2003</b>	4. April	Bahnstrecke Friedberg–Mücke Wölfersheim-Södel - Hungen	12,2	Personenverkehr Gesamtstilllegung
<b>2004</b>	15. Oktober	Weinheim - Viernheim		Güterverkehr Gesamtstilllegung als öffentliche Strecke
<b>2006</b>		Neu-Isenburg – Neu-Isenburg Stadt	2,6	Gesamtstilllegung
<b>2007</b>	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.
<b>2008</b>	31. Oktober	Bad Schwalbacher Kurbahn	1,6	Personenverkehr Stilllegung nicht erf.
<b>2010</b>	31. Dezember	Bahnstrecke Weinheim–Worms Weinheim - Anst. Pfenning	7,3	Güterverkehr Stilllegung nicht erf.