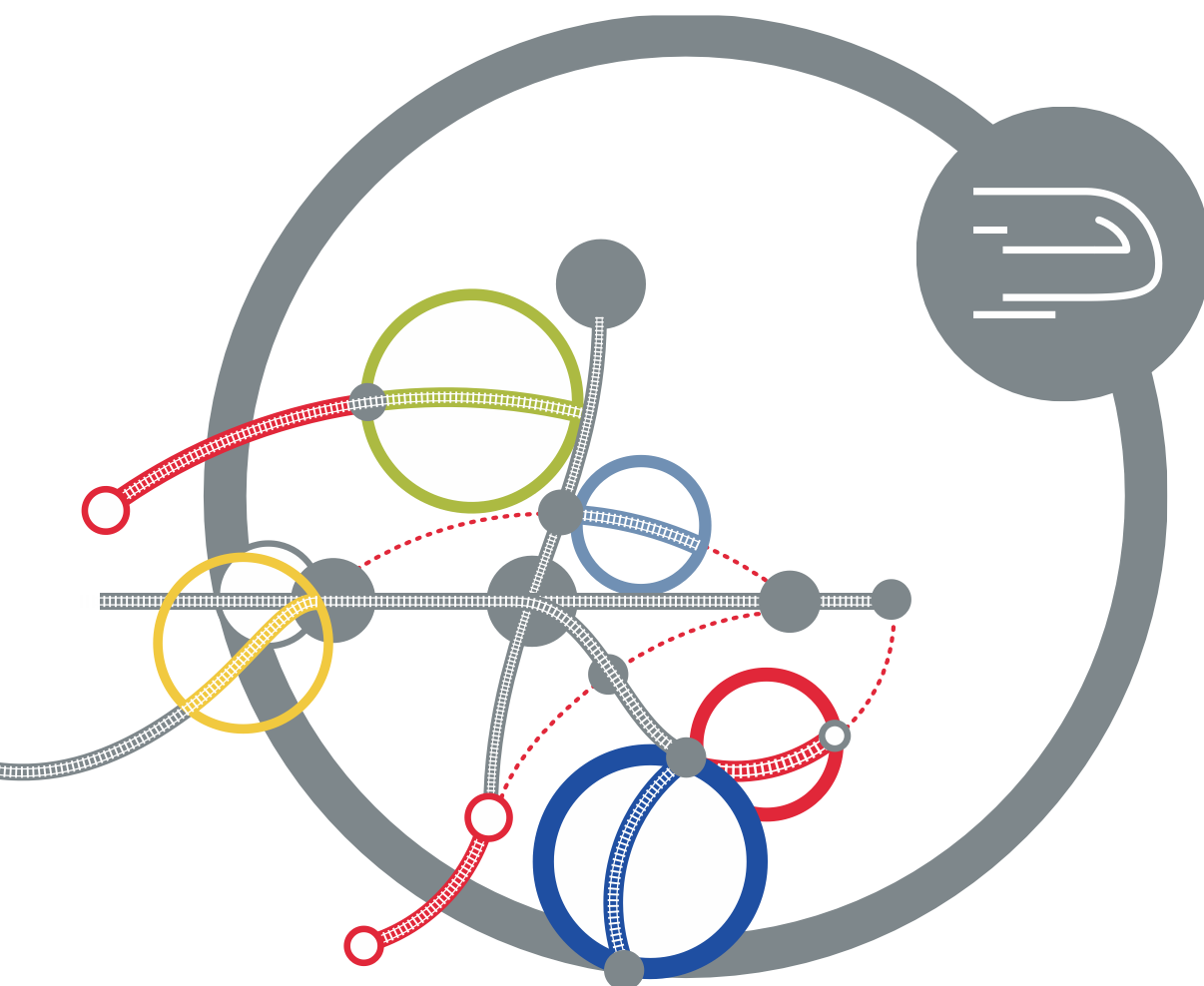




Übersicht

zur Reaktivierung von Schienenstrecken für
den Personenverkehr in Hessen



Impressum

Herausgeber

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Dostojewskistraße 4-6
65187 Wiesbaden
mobil.hessen.de

Bearbeitung

Fachdezernat Integrierte Verkehrsplanung und Öffentlicher Personenverkehr
mobil.hessen.de/mobilitaet-und-zukunft/bus-und-bahn

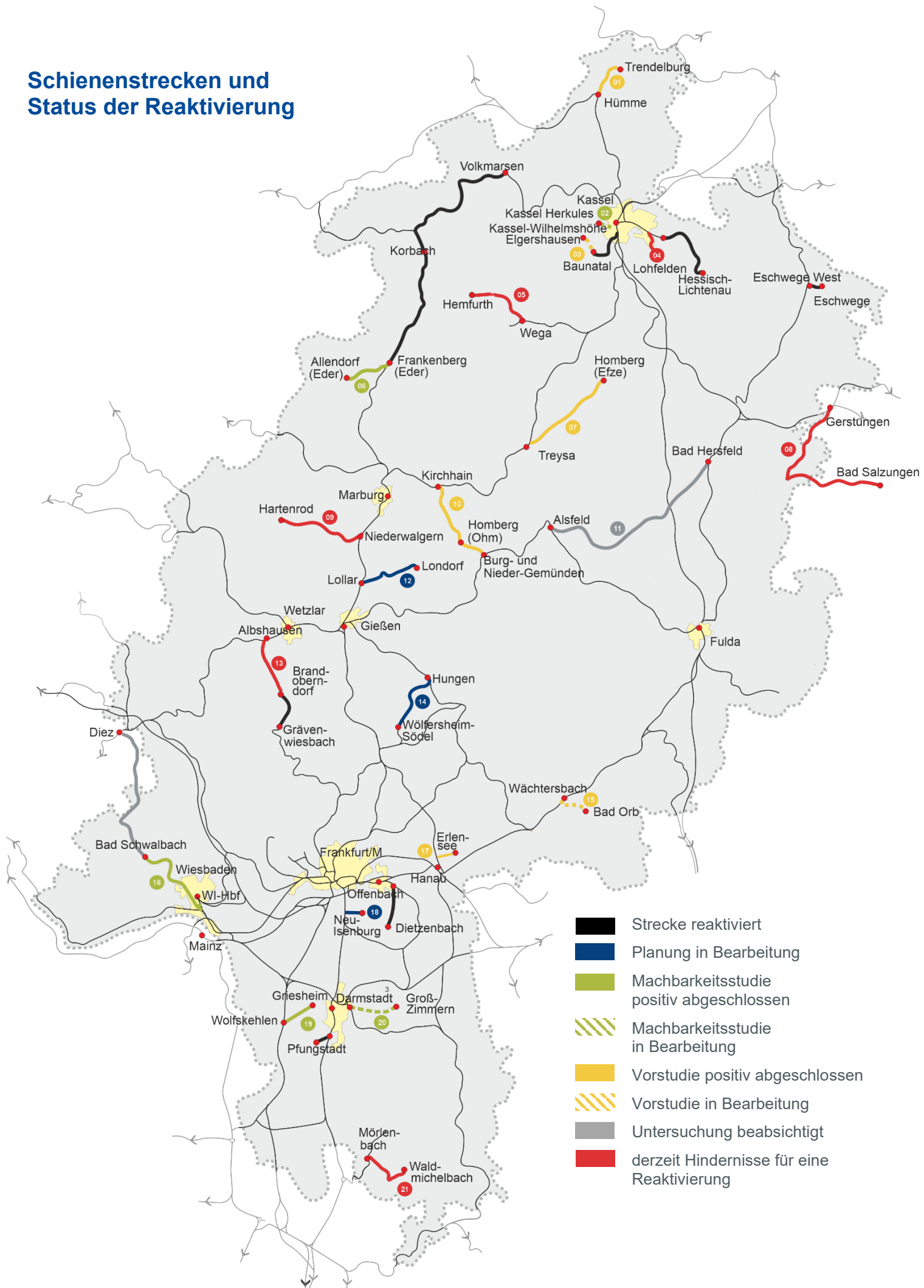
Illustration: designrs Frankfurt, Ralf Scheiber
designrs.de

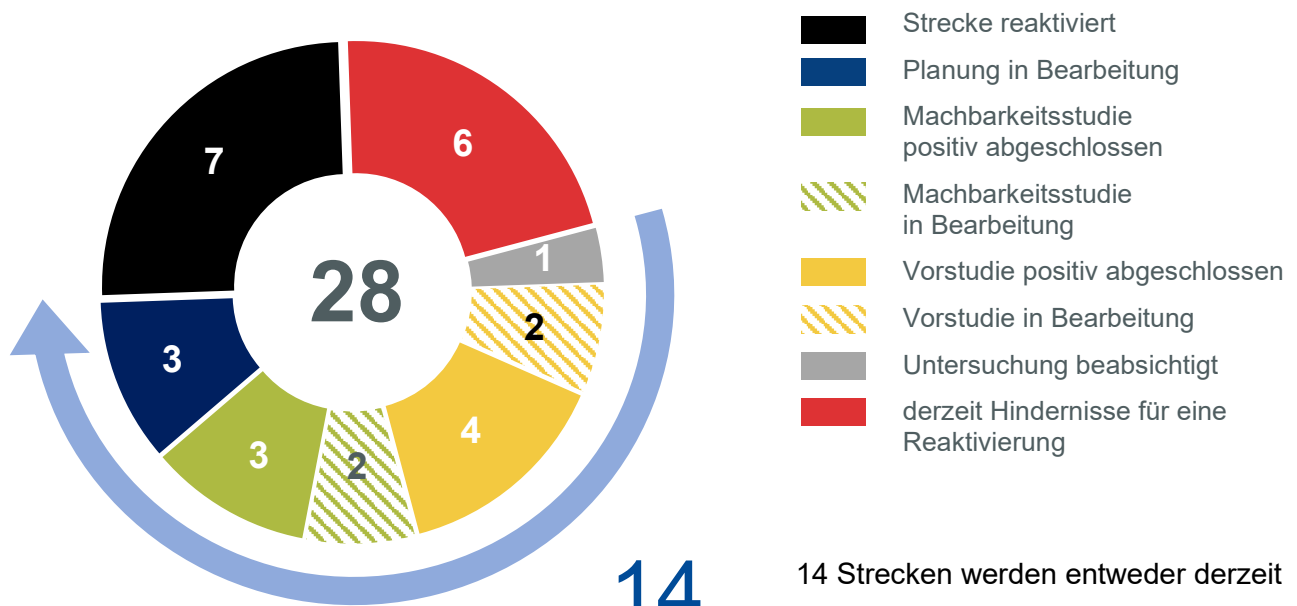
in Zusammenarbeit mit

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

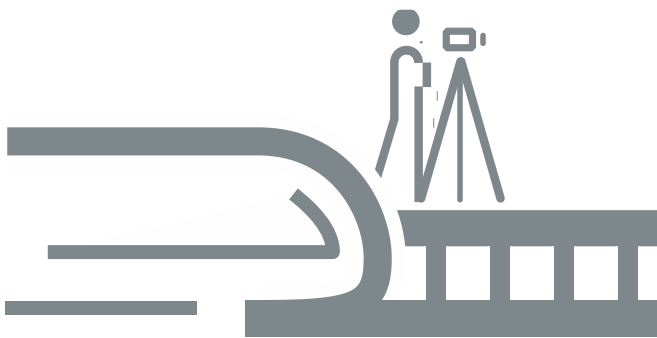
Stand: September 2026

Schienenstrecken und Status der Reaktivierung





14 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-Aufgabenträgern, dem HMWVW und Hessen Mobil eine Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr erstellt.

7

7 stillgelegte Strecken wurden seit 1995 reaktiviert.

21

Sämtliche in Hessen für den Personenverkehr stillgelegten Strecken wurden in dieser Übersicht betrachtet, für 21 davon sind derzeit Streckenblätter angelegt.

Inhalt

1	Vorbemerkung	2
2	Erläuterungen zur Vorgehensweise und zum Inhalt	2
2.1	Vorgehensweise	2
2.2	Übersichtskarte "Schienenstrecken und Status der Reaktivierung"	3
2.3	Streckenblätter	3
3	Reaktivierte Strecken	4
4	Strecken mit Reaktivierungsaktivitäten	4
4.1	Reaktivierung in Planung	4
4.2	Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen	5
4.3	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung	5
4.4	Vorstudie positiv abgeschlossen	5
4.5	Vorstudie in Bearbeitung	6
4.6	Untersuchung beabsichtigt	6
4.7	Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung	6
5	Strecken ohne Reaktivierungsaktivitäten	7
6	Strecken ohne Reaktivierungspotenzial	8
7	Ansprechpartner	10

Anlagen

Karte „Schienenstrecken und Status der Reaktivierung“

21 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, ob stillgelegte Strecken für eine Wiederinbetriebnahme geeignet sind, den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Aufgabenträgerorganisationen (Verkehrsverbünden). Die Grundlage bilden § 5 und § 7 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG).

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 im Lande sowie 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.

2 Erläuterungen zur Vorgehensweise und zum Inhalt

2.1 Vorgehensweise

Die inhaltliche Weiterentwicklung der 2016 erstveröffentlichten „Bestandsaufnahme“ hin zu der seit November 2022 vorliegenden „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“ bestand vor allem darin zu überprüfen, ob weitere Strecken in Hessen in der Zwischenzeit gegenüber den bereits enthaltenen Strecken ebenfalls Untersuchungspotenzial oder aktuelle Reaktivierungsaktivitäten aufweisen.

Dafür wurden alle 67 zwischen 1920 und 2010 für den Schienenverkehr stillgelegten Strecken mit zusammen über 230 Abschnitten betrachtet.

Die Ergebnisse dieser erweiterten Analyse wurden den Verkehrsverbünden zur Prüfung und Ergänzung übergeben. Daraus resultierte die Aufnahme von sieben weiteren Strecken in die Übersicht Reaktivierung.

Die Übersicht wird durch den Arbeitskreis Reaktivierung fortgeschrieben, der sich aus den drei Verkehrsverbünden, den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern, dem HMWVW und Hessen Mobil zusammensetzt.

2.2 Übersichtskarte "Schienenstrecken und Status der Reaktivierung"

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

Der Status 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)
- derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung (rot)

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

mit Schienenverkehr:

- regelmäßiger SPNV
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr

ohne Schienenverkehr:

- mit Trassensicherung im Regionalplan
- ohne Trassensicherung im Regionalplan

In die 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 näher betrachteten 21 Strecken wurde ein Streckenblatt mit den Angaben der lokalen Aufgabenträger und Verkehrsverbünde erstellt, das die wichtigsten Informationen zur Strecke auf einen Blick darstellt.

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

3 Reaktivierte Strecken

Insgesamt wurden in Hessen seit dem Jahr 1995 sieben Streckenabschnitte (ca. 86 km) reaktiviert. Diese sind in dieser Übersicht zwar nicht mit einem Streckenblatt enthalten, werden zur Vervollständigung aber an dieser Stelle aufgeführt:

- Frankenberg – Korbach – Volkmarsen (reaktiviert in den Jahren 1998 und 2015).
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 Straßenbahnstrecke)

4 Strecken mit Reaktivierungsaktivitäten

Bei aktuell 21 Strecken(-abschnitten) sind Reaktivierungsaktivitäten seitens der Verkehrsverbünde oder lokaler Aufgabenträger vorhanden. Dies bedeutet, es wird oder wurde eine Reaktivierung bereits untersucht oder geplant, oder es ist zumindest eine Untersuchung beabsichtigt. 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 haben drei Strecken(-abschnitte) den Status „Reaktivierung in Planung“. Das bedeutet, dass i. d. R. bereits ein konkretes Konzept für den Betrieb und die Ertüchtigung des Bahnkörpers besteht und eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung positiv abgeschlossen werden konnte.

Dazu gehören die Strecken(-abschnitte):

- Neu-Isenburg Bf – Neu-Isenburg Zentrum (Nr. 18), die als Teil (Abschnitt Süd 2) der Regionaltangente West (RTW) reaktiviert wird. Für die Abschnitte Süd 1, Nord und Mitte der RTW wurde bereits Baurecht geschaffen, und die Arbeiten haben 2022 begonnen.

- Wölfersheim-Södel – Hungen (Horloffthalbahn) (Nr. 14). Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im November 2025. Zurzeit finden Maßnahmen zur Bauvorbereitung durch die DB statt. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel 2028/2029 vorgesehen.
- Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdataalbahn) (Nr. 12). Für die Reaktivierung des Personennahverkehrs wurde im Juni 2023 der Vertrag mit dem neuen Eigentümer, der Hessischen Landesbahn, für die Fortsetzung der Planung unterzeichnet. Aktuell befindet sich das Vorhaben in der Genehmigungsplanung. Zudem wurde bis Ende 2023 bereits der Abschnitt von Lollar nach Mainzlar für die Aufnahme von Güterverkehr instandgesetzt.

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.

Dies gilt für die folgenden drei Strecken(-abschnitte):

- Frankenberg – Battenberg (Eder) (Nr. 06)
- Wiesbaden – Bad Schwalbach (Aartalbahn) (Nr. 16)
- Griesheim – Wolfskehlen (Nr. 19)

4.3 Machbarkeitsstudie in Bearbeitung

Bei Strecken mit dem Status „Machbarkeitsstudie in Bearbeitung“ wurde häufig bereits eine Voruntersuchung positiv abgeschlossen, sodass im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung das Vorhaben nun in einer Machbarkeitsstudie weiter untersucht werden soll. Deren wesentliche Inhalte sind der Nachweis der technischen Umsetzbarkeit sowie in der Regel bereits eine vereinfachte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

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

- Kassel – Herkules (Herkulesbahn) (Nr. 02)
- Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern (Nr. 20)

4.4 Vorstudie positiv abgeschlossen

Für vier Strecken(-abschnitte) konnte eine Vorstudie, die der Überprüfung des Potenzials diene, mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden (zum weiteren Vorgehen siehe jeweiliges Streckenblatt):

- Hofgeismar-Hümme – Trendelburg (Carlsbahn) (Nr. 01)
- Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze) (Nr. 07)
- Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn) (Nr. 10)
- Hanau – Erlensee (Nr. 17)

4.5 Vorstudie in Bearbeitung

Für die folgenden Strecken der Übersicht werden derzeit Vorstudien durchgeführt:

- Baunatal – Schauenburg-Elgershausen (Nr. 03)
- Wächtersbach – Bad Orb (Nr. 15)

4.6 Untersuchung beabsichtigt

Für eine Strecke ist seitens der Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen eine Untersuchung beabsichtigt.

- Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn) (Nr. 11)

4.7 Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung

Den Status „derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung“ erhalten Strecken, die z. B. aufgrund örtlicher Besonderheiten, geringem Fahrgastpotenzial oder sonstiger Randbedingungen derzeit ein positives Ergebnis bei einer Vorstudie oder Machbarkeitsstudie nur schwerlich erzielen können oder konnten. Sie bleiben zur Dokumentation der letzten Entwicklung vorerst mit einem Streckenblatt in der Übersicht enthalten. Sollte jedoch bis zur nächsten Aktualisierung keine Veränderung eintreten, werden sie der Kategorie „Strecken ohne Reaktivierungsaktivitäten“ zugeordnet.

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

- Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn) (Nr. 04)
- Bad Wildungen-Wega – Hemfurt-Edersee (Nr. 05)
- Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn) (Nr. 08)
- Bad Endbach-Hartenrod – Niederwalgern (Salzbödebahn) (Nr. 09)
- Brandoberndorf – Albshausen (Solmsbachtalbahn) (Nr. 13)
- Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn) (Nr. 21)

5 Strecken ohne Reaktivierungsaktivitäten

Die folgenden zehn Strecken bzw. Streckenabschnitte waren in einer früheren Version der Bestandsaufnahme oder der Übersicht mit einem Streckenblatt enthalten. Die Überlegungen im Hinblick auf eine Reaktivierung 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, vgl. Streckenblatt Nr. 03.)
- Groß-Zimmern – Dieburg
(Wird zurzeit nicht weiterverfolgt, zum Streckenteil Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß Zimmern vgl. Streckenblatt Nr. 20.)
- 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.)
- Verbindungskurve Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Erbenheim
(vorerst keine Untersuchung in Aussicht)

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

6 Strecken ohne Reaktivierungspotenzial

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

- Hess. Lichtenau – Großalmerode-Epteroode (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)-Heimboldshausen
- 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 – Schönauf
- Bahnstrecke Hünfeld – Mansbach
- Wohratalbahn
- Kellerwaldbahn
- Bahnstrecke Haiger – Breitscheid

- Ulmtalbahn
- Bahnstrecke Lollar – Wetzlar
- Bahnstrecke Schwebda – Wartha
- Kerkerbach – Mengerskirchen, Abschnitt der Kerkerbachbahn
- Oberkleen – Pohl-Göns, 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 Gersprenzthalbahn
- 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 – Epteroode, Abschnitt der Strecke Walburg – Großalmerode West
- Epteroode – 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

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):

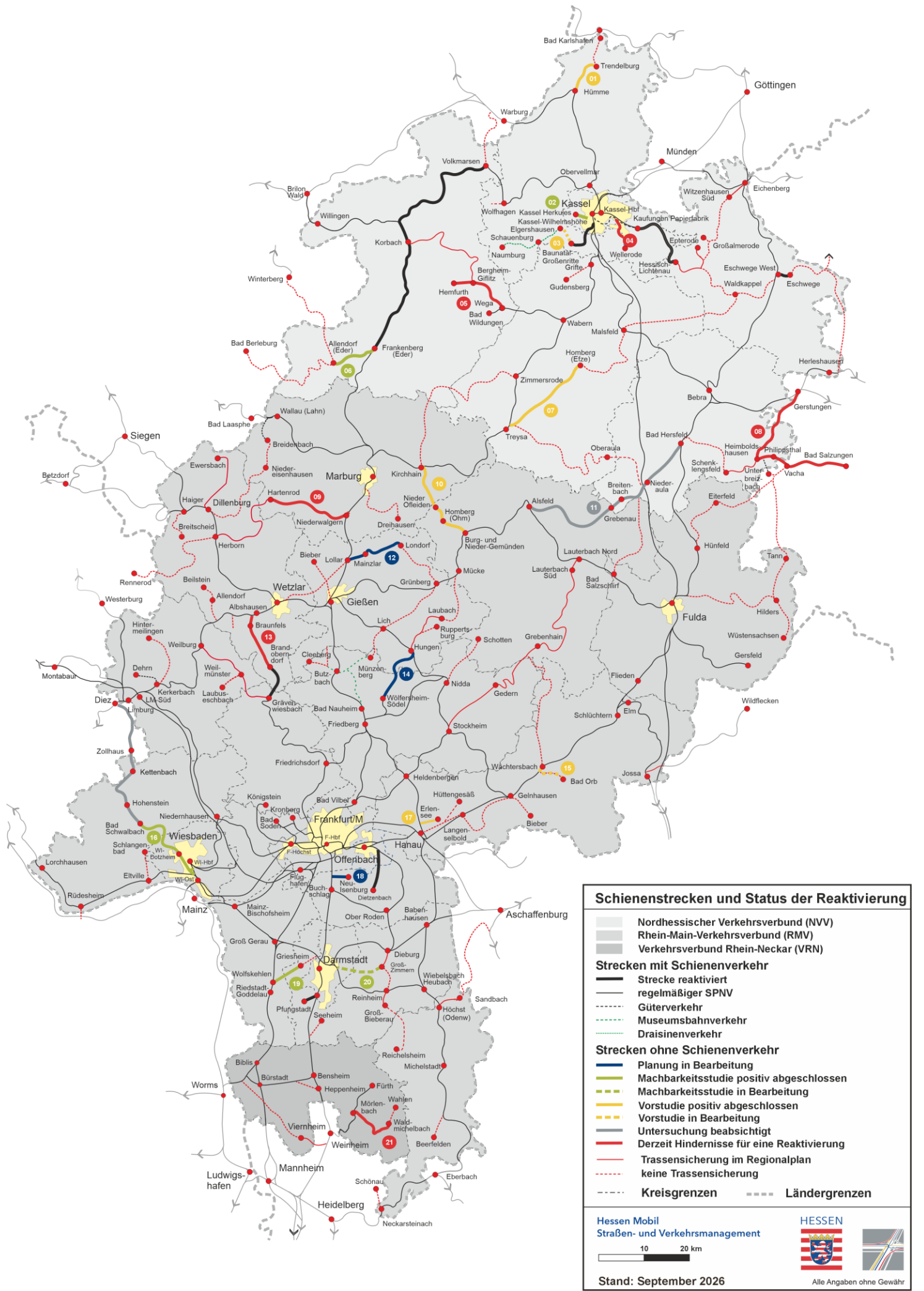
- info@rmv.de

Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN):

- info@vrn.de

Bei Fragen zu der Übersicht im Allgemeinen sowie zur Anwendung des Verfahrens der Standardisierten Bewertung können Sie sich an das Fachdezernat Integrierte Verkehrsplanung und Öffentlicher Personenverkehr bei Hessen Mobil wenden.

- oeppv@mobil.hessen.de



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

Untersuchung beabsichtigt

Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung

Trassensicherung im Regionalplan

keine Trassensicherung

Kreisgrenzen

Ländergrenzen

Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement

10

20 km

Stand: September 2026

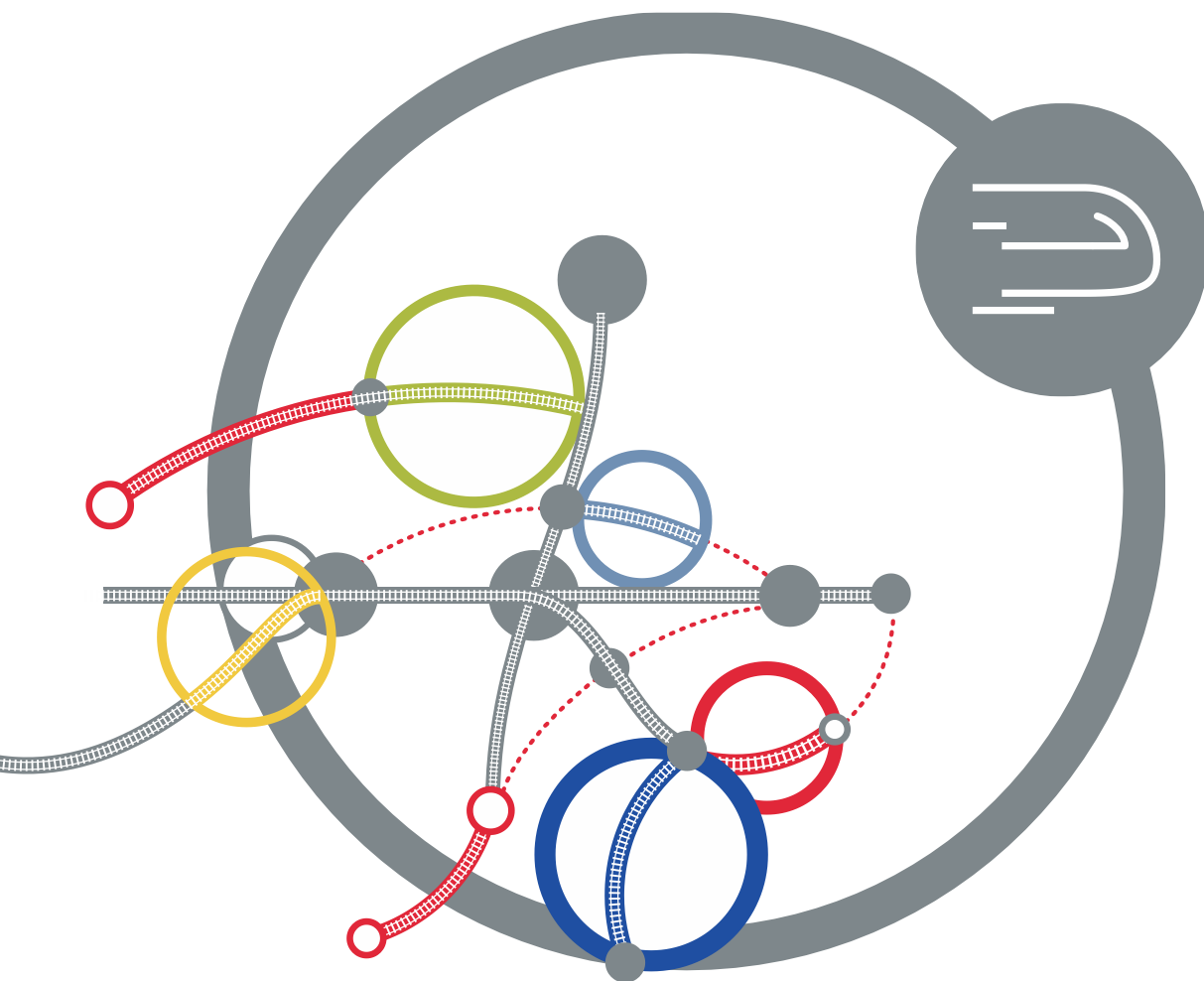
HESSEN



Übersicht

zur Reaktivierung von Schienenstrecken für
den Personenverkehr in Hessen

Anlage: Streckenblätter





Inhalt

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
06	Frankenberg – Battenberg (Eder)	7/8
07	Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze)	9
08	Gerstungen – Heimbildshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn)	10/11
09	Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern (Salzbödebahn)	12
10	Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn)	13/14
11	Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn)	15/16
12	Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdataalbahn)	17/18
13	Brandoberndorf – Albshausen (Solmsbachtalbahn)	19
14	Wölfersheim-Södel – Hungen (Horlofftbahn)	20
15	Wächtersbach – Bad Orb	21/22
16	Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn) .	23/24
17	Hanau – Erlensee	25/26
18	Neu-Isenburg Bf – Neu-Isenburg Zentrum	27
19	Griesheim – Wolfskehlen	28/29
20	Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern	30/31
21	Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn)	32/33

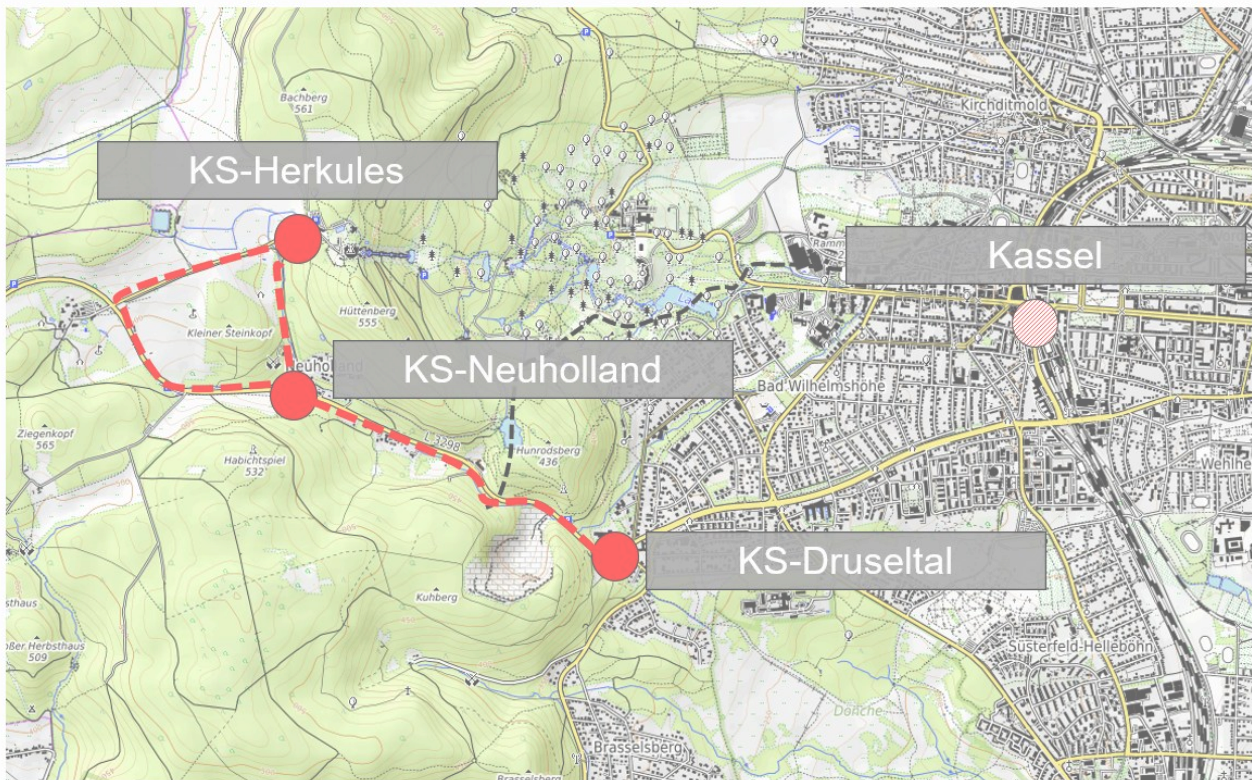
Hinweise zu den Streckenblättern:

- 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.



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
4,4 km	Hümme (1.329 EW), Stammen (385 EW), Trendelburg (1.088 EW).		1986 SPNV	NVV
Eigentum / Widmung			heutige Nutzung	Aufgabenträger
unk. / gewidmet			teilweise Radweg	LK Kassel
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		Vorstudie positiv abgeschlossen		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Eine Verlängerung der Linie RT1 von Hümme nach Trendelburg könnte aufgrund der Wendezeit in Hümme ohne zusätzliches RegioTram-Fahrzeug erfolgen. In einem ersten Schritt hatte der NVV Ende 2023 eine Potenzialabschätzung beauftragt. Nach Einschätzung der Gutachter lässt die erwartbare Fahrgastnachfrage ein positives wirtschaftliches Ergebnis im Verhältnis zu den Investitionskosten erwarten. Der NVV hat DB InfraGO mit der Erstellung einer Betriebsprogrammstudie beauftragt. Ergebnisse werden im 4.Quartal 2026 erwartet.			



Quelle: opentopomap.org

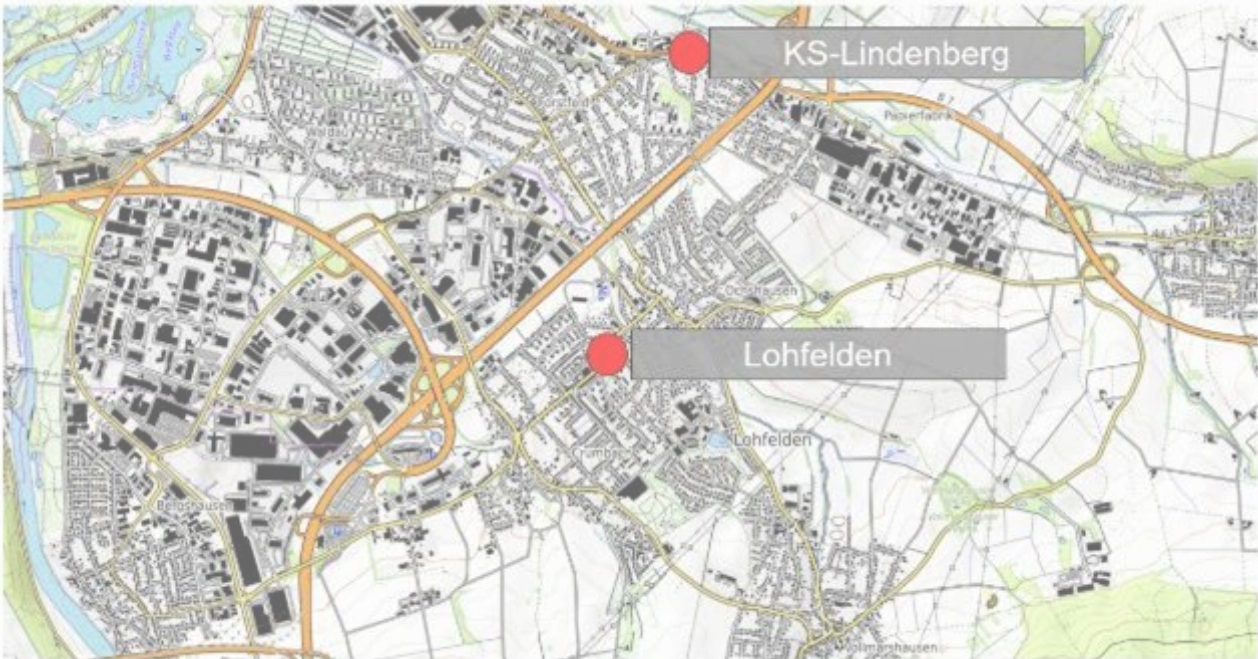
Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
3,5 km	Kassel-Druseltal – Kassel-Neuholland – Kassel-Herkules (Kassel: 204.000 EW)	1961 Güterverkehr 1966 Personenverkehr	NVV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
Stadt Kassel / freigestellt		keine Nutzung	Stadt Kassel (Kasseler Verkehrsgesellschaft AG)
Infrastrukturzustand	Gleise sind abgebaut, Trasse ist in Teilen noch vorhanden. Eine Variante über das Ehlener Kreuz wird aufgrund von Anforderungen an Naturschutz und Welterbe zusätzlich aufgenommen.		
Trassensicherung im Regionalplan	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.		
Nahverkehrsplan	Lokaler Nahverkehrsplan (2014), 6.8 Weiterentwicklung des Schienennetzes. Verkehrsentwicklungsplan (2015), 7.1.3 Reaktivierung der Herkulesbahn.		
Status der Reaktivierung		Machbarkeitsstudie in Bearbeitung	
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Eine Machbarkeitsstudie wurde vorgestellt. Aufgrund von Nacharbeiten und Plausibilisierungen wurde die Bearbeitung noch nicht endgültig abgeschlossen.		



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
Teilstück 3,4 km Gesamt 23,1 km	Baunatal (27.400 EW), Schauenburg-Elgershausen (4.300 EW).	1977 Personenverkehr 1991 Güterverkehr	NVV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
HLB / gewidmet		seit 1972 Museumsverkehr auf der Strecke	LK Kassel
Infrastrukturzustand	Gleise vorhanden. Strecke ist betriebsbereit, wird genutzt für Ausflugsverkehr (Hessencourier).		
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		Vorstudie in Bearbeitung	
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. In Abstimmung mit den Projektbeteiligten wurde aufgrund der Komplexität des Projekts eine Vorstudie in Auftrag gegeben. Ziel der Untersuchung ist die Klärung der Frage, ob ein Mischbetrieb von Straßen- und Eisenbahn möglich ist. Das Ergebnis dieser Vorstudie ist negativ. In einem nächsten Schritt sollen Möglichkeiten zur Verbesserung der Straßenbahnanbindung nach Baunatal durch den Aufgabenträger geprüft werden.		

Kassel – Lohfelden (Variante über Abschnitt der Söhrebahn)



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
Teilstück 0,45 km Gesamt 10,6 km	BAB 7 bis Zentrum Gemeinde Lohfelden (14.650 EW).		1966 Personenverkehr 1983 Güterverkehr	NVV
Eigentum / Widmung			heutige Nutzung	Aufgabenträger
unbek. / unbek.			teilw. Radweg	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. Der 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	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		Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Im Zuge einer im Jahr 2022 beauftragten und Ende 2023 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie zur Tramanbindung Lohfelden wurde neben der Fortführung einer Streckenverlängerung über den Stadtteil Waldau alternativ auch eine Variante über einen Teil der ehemaligen Söhrebahn untersucht. Die Gemeinde Lohfelden hat am 27.06.2024 beschlossen, jedwede Planung einer Straßenbahnverbindung nach Lohfelden einzustellen.			

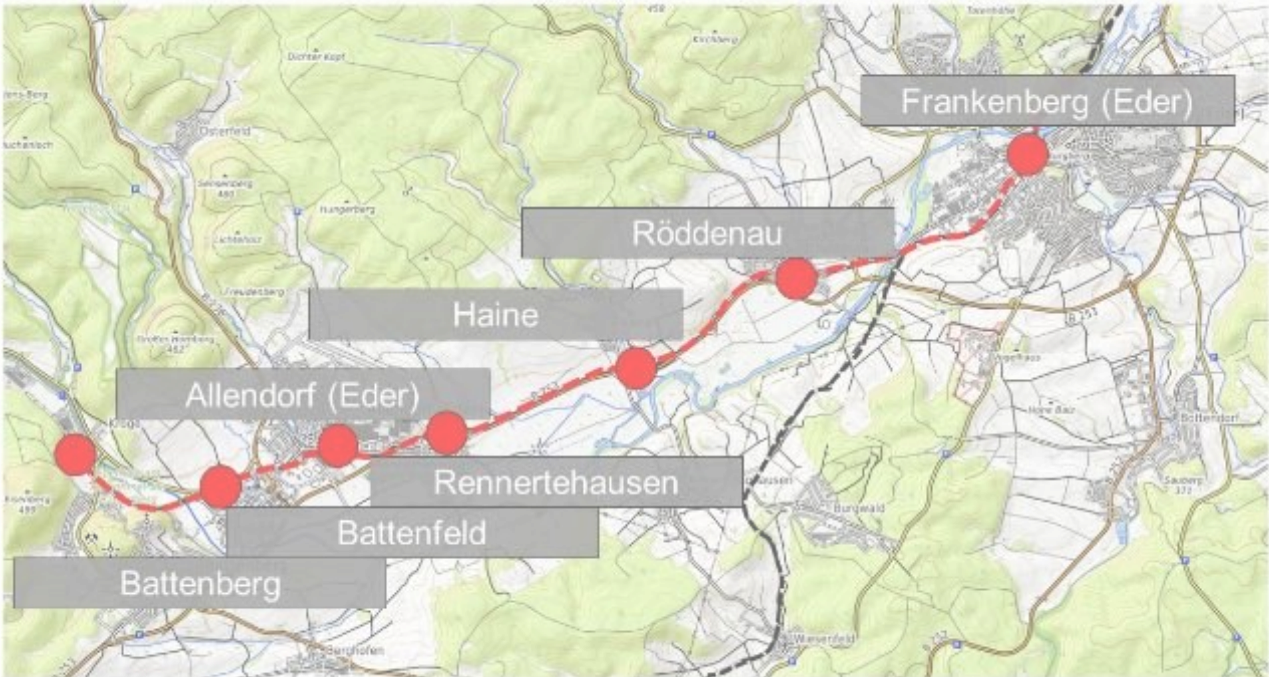
Bad Wildungen-Wega – Hemfurth-Edersee (Staumauer)

05



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
12 km	[Bad Wildungen (16.600 EW)], Wega (700 EW), Bergheim-Gifflitz (900 EW), Affoldern (450 EW), Hemfurth-Edersee (800 EW).	2001 Personenverkehr	NVV
Eigentum / Widmung	heutige Nutzung	Aufgabenträger	
DB / freigestellt (Bad Wildungen-Wega – Bergheim-Gifflitz); sonst unbek.	keine Nutzung	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	Für die Strecke wird kein Prüfauftrag im neuen Regionalen NVP des NVV enthalten sein. Lediglich die vorhandene Trassensicherung für die Strecke wird dort aufgeführt.		
Status der Reaktivierung	Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Die Ergebnisse einer Potenzialuntersuchung weisen ein sehr geringes Potenzial auf, sodass von weiteren Schritten zur Reaktivierung der Ederseebahn abgesehen wird.		



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
12 km	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).	1981 Personenverkehr	NVV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB / gewidmet		Güterverkehr	LK Waldeck-Frankenberg
Infrastrukturzustand	Der offizielle Status des lautet immer noch "in Betrieb" (Verkehrsart Gz). Der letzte Güterzug verkehrte im November 2022.		
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 des NVV aufgenommen werden.		
Status der Reaktivierung	Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie waren positiv (2021). Eine 2022 beauftragte Aktualisierung mit geändertem Betriebsprogramm im Zusammenhang mit Beschleunigungsmaßnahmen im südlichen Abschnitt der Strecke Korbach – Frankenberg – Marburg wurde 2024 abgeschlossen. Die NKU des Gesamtprojektes „Beschleunigungsmaßnahmen und Reaktivierung der Strecke Frankenberg – Battenberg“ wurde ebenfalls 2024 mit einem NKV über 1 positiv abgeschlossen. In einem nächsten Schritt soll eine Planungsvereinbarung mit der Kurhessenbahn abgeschlossen werden. Derzeit erfolgen		

Abstimmungen mit der Kurhessenbahn/DB InfraGO zur Aufnahme der Planung.



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	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).	1981 Personenverkehr 2002 Güterverkehr	NVV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB / gewidmet		keine Nutzung	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	Vorstudie positiv abgeschlossen		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Der Abschnitt ist sowohl als Reaktivierungsstrecke als auch für einen Bahnradweg in der Diskussion. In einem ersten Schritt hatte der NVV Ende 2023 eine Potenzialabschätzung beauftragt. Die Ergebnisse der Potenzialuntersuchung liegen seit dem vierten Quartal 2024 vor und weisen ein Fahrgastpotenzial im mittleren Bereich auf. Eine Ermittlung der Investitionskosten für mehrere Varianten wurde im ersten Quartal 2026 abgeschlossen. Die Ergebnisse lassen jedoch auf keinen belastbar positiven NKI schließen. Derzeit entwickelt der NVV eine neue Betriebsvariante mit BEMU-Fahrzeugen, für die jedoch noch keine Nutzenuntersuchung durchgeführt wurde.		

Gerstungen – Heimboldshausen – Bad Salzungen (Werratalbahn)

08

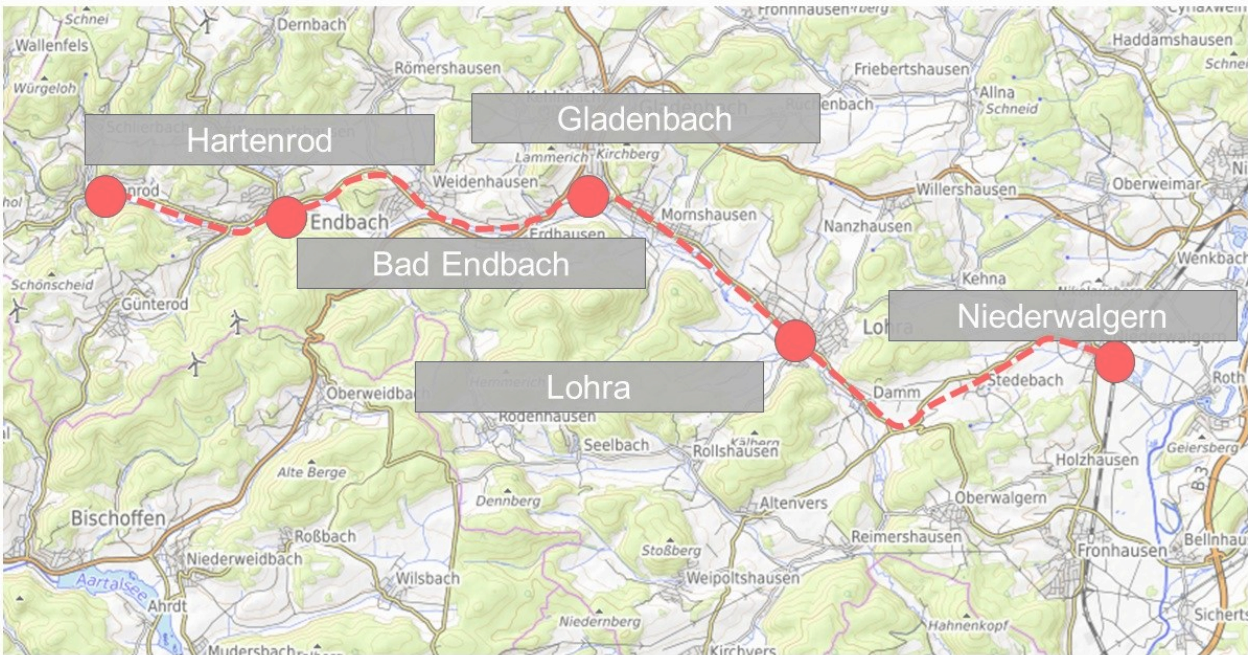


Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
41,1 km	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).	1981 Personenverkehr	NVV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB, K&S, Regionalbahn Thüringen / teilw. freigestellt		teilweise Güterverkehr	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 Phillippsthal (K+S Werk Werra) als Bestand dargestellt.		
Nahverkehrsplan	Soll bei der Neuaufstellung (derzeit in Bearbeitung) des Regionalen NVP aufgenommen werden.		
Status der Reaktivierung		Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung	
Aktuelle Informationen,	In einem AK-Treffen mit dem RP Kassel wurde deutlich, dass der überwiegende Teil der ehem.		

sonstige Bemerkungen	Bahntrasse zwischen Philippsthal (K+S-Werk Werra) und Vacha freigestellt und teilweise überbaut ist. Um den Streckenabschnitt zu reaktivieren, muss eine neue Trasse gefunden werden. K+S hat zudem zum Ausdruck gebracht, dass der Streckenabschnitt Gerstungen - Heiboldshausen mit dem Güterverkehr im weiteren Verlauf schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Aus diesen Gründen wurde im dritten Quartal 2024 entschieden, die Potenzialstudie zur Reaktivierung der Werratalbahn für den SPNV erstmal nicht zu beauftragen. Im Fokus der nächsten Jahre steht der Güterverkehr. Der Abschnitt Gerstungen – Heiboldshausen ist im Bundesprogramm „Elektrische Güterbahnen“ enthalten und wird derzeit für eine Elektrifizierung geplant.
-----------------------------	---

Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern (Salzbödebahn)

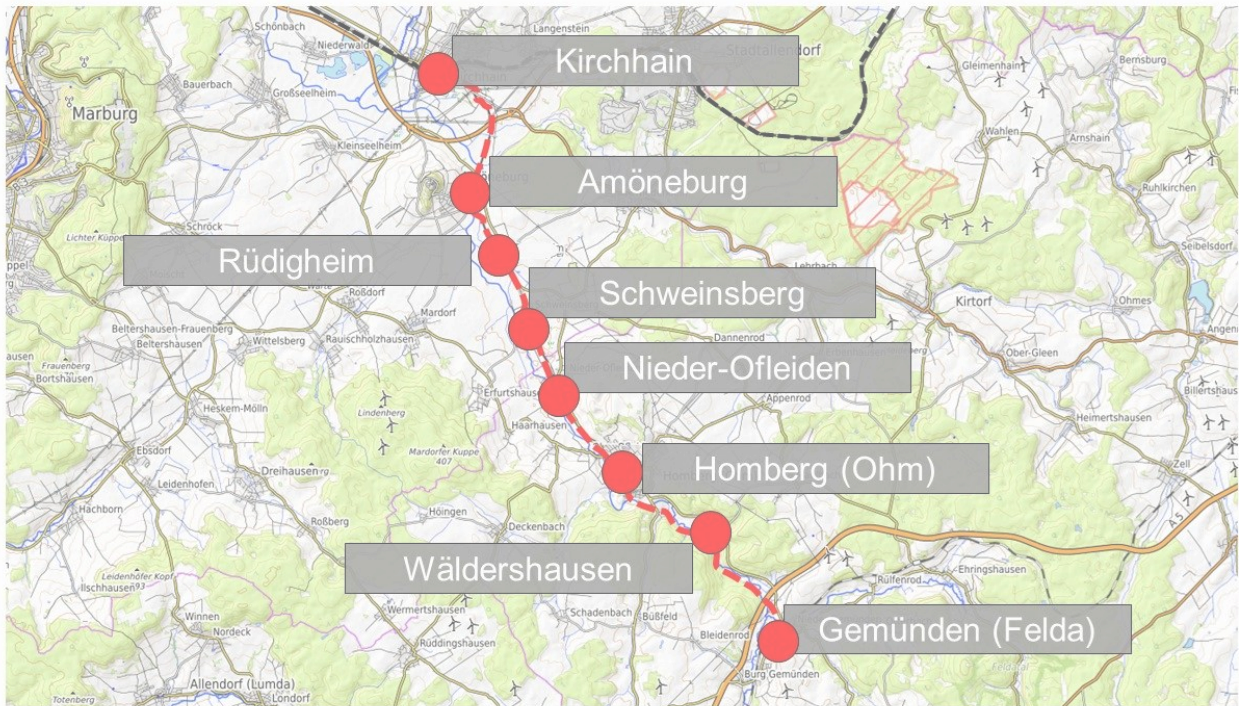


Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
19,3 km	Bad Endbach (Hartenrod) (8.000 EW), Gladenbach (12.300 EW), Lohra (5.500 EW), Niederwalgern (1.400 EW).	2001 Personenverkehr 1996 Güterverkehr	RMV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB, Kommunen / teilw. freigestellt		keine Nutzung	LK Marburg-Biedenkopf (RNV)
Infrastrukturzustand	Ab 2006 Gleis abgebaut, z.T. Trasse überbaut (ehem. Bf. Lohra: Feuerwehr, Einkaufsmarkt, ehem. Bf Gladenbach Überplanung mit Gewerbegebiet, ehem. Brücke OU B 255 rückgebaut).		
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	Die 2021 beauftragte und 2023 abgeschlossene Machbarkeitsstudie für die Salzbödebahn mit Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) liegt mit nur schwach positivem Ergebnis (NKV = 1,09) für eine BOStrab-Lösung vor. Der Kreistag des Landkreises Marburg-Biedenkopf hat 2026 einen Beschlussantrag zur Einleitung weiterer Planungsschritte abgelehnt.		

Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn)

10



Quelle: opentopomap.org

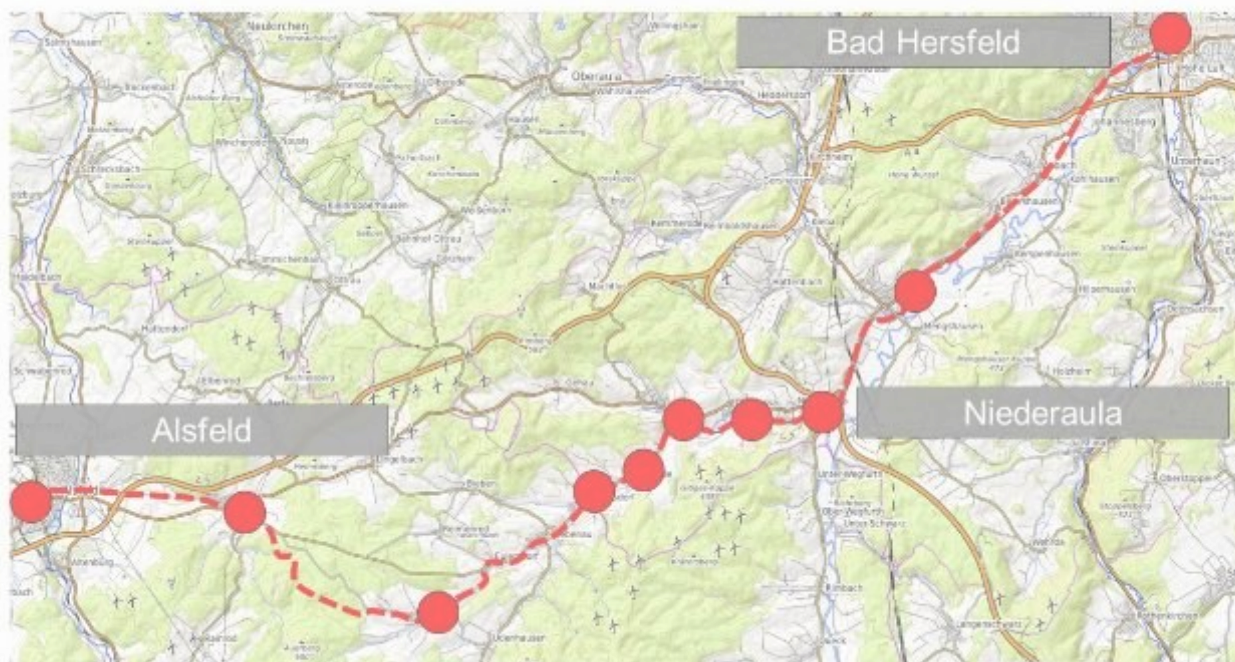
Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
20 km	Kirchhain (16.200 EW), Amöneburg (5.000 EW), Rüdigheim (550 EW), Schweinsberg (1.200 EW), Nieder-Ofleiden (760 EW), Ober-Ofleiden (870 EW), Homberg (3.320 EW),		1980 Personenverkehr 1991 Güterverkehr Homberg- Neuhaus/Oberhess.	RMV
Eigentum/ Widmung	Homberg (3.320 EW), Neuhaus (Oberhess.) (k.A.), Wäldershausen (k.A.), Burg- und Nieder-Gemünden (640 EW).		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB / teilw. freigestellt			Güterverkehr bis Nieder-Ofleiden (Basaltsteinbruch, Bahnschotter, Asphalt)	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 regionalen Nahverkehrsplan des RMV von 2021 enthalten. Im neuen Nahverkehrsplan des Landkreises Marburg-Biedenkopf (2025-2030) enthalten.			
Status der Reaktivierung		Vorstudie positiv abgeschlossen		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Eine Vorstudie des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr) und des RNV Marburg-Biedenkopf (abgeschlossen 2021) weist ein Personenverkehrspotenzial bei			

Herstellen des Lückenschlusses zur Vogelsbergbahn aus.

Die Ergebnisse der Vorstudie werden bei der seit 2024 laufenden Betrachtungen zur Entwicklung der Vogelsbergbahn als Variante berücksichtigt. Die Ergebnisse der Studie sollen im zweiten Halbjahr 2026 vorliegen.

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

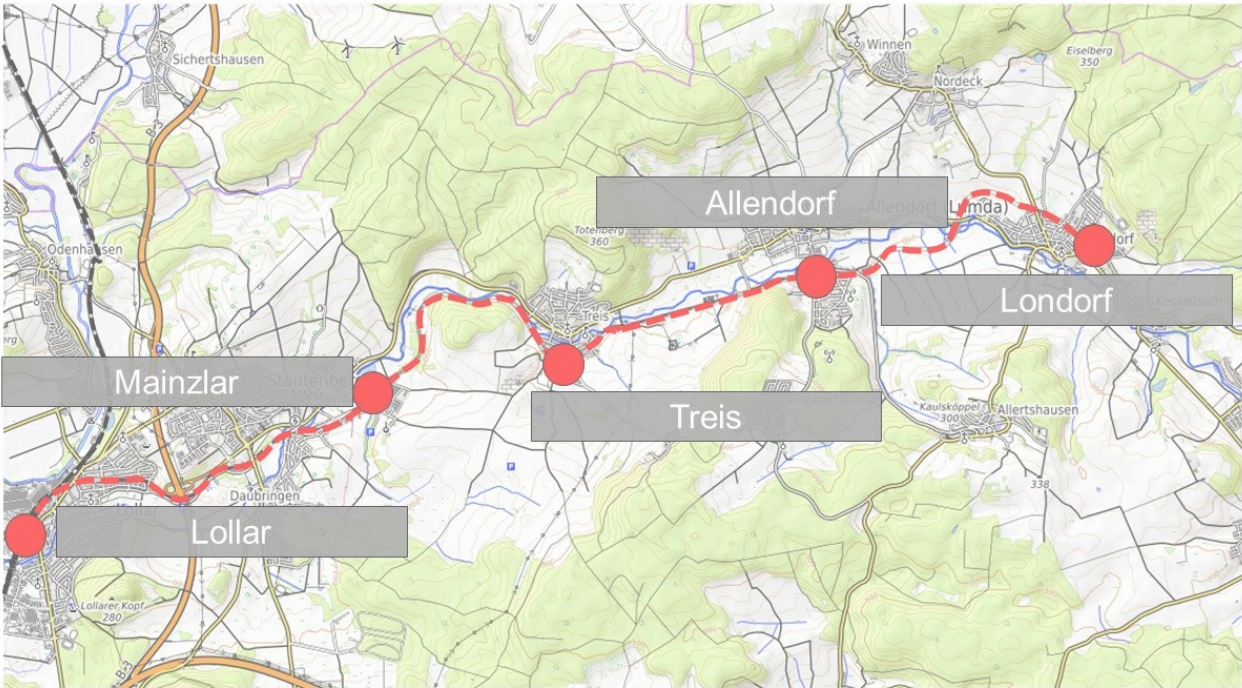
11



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	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. Herzberg (1800 EW), Hatterode (252 EW), Wallersdorf (270 EW), Grebenua (710 EW), Eulersdorf (135 EW), Schwarz (660 EW), Eifa (650 EW), Altenburg (1.200 EW), Alsfeld (9.500 EW).	1974 Personenverkehr (Gründchenbahn), 1984 Personenverkehr (Knüllwaldbahn)	NVV und RMV
Eigentum / Widmung	heutige Nutzung	Aufgabenträger	
DB, unbek. / gewidmet	Güterverkehr auf der Strecke Bad Hersfeld- Niederaula-Breitenbach a. Herzberg	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		
Trassensicherung im Regionalplan	Von Bad Hersfeld bis Breitenbach (Herzberg) als Bestand (Güterverkehr) dargestellt. Aufnahme in den 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 Regionalplans 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 Anfang 2023 die Erweiterung seines Verkehrsmodells auf den Vogelsbergkreis beauftragt. Ein Betriebskonzept für die Strecke Bad Hersfeld – Alsfeld soll bis Ende des Jahres 2026 abgestimmt sein. 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

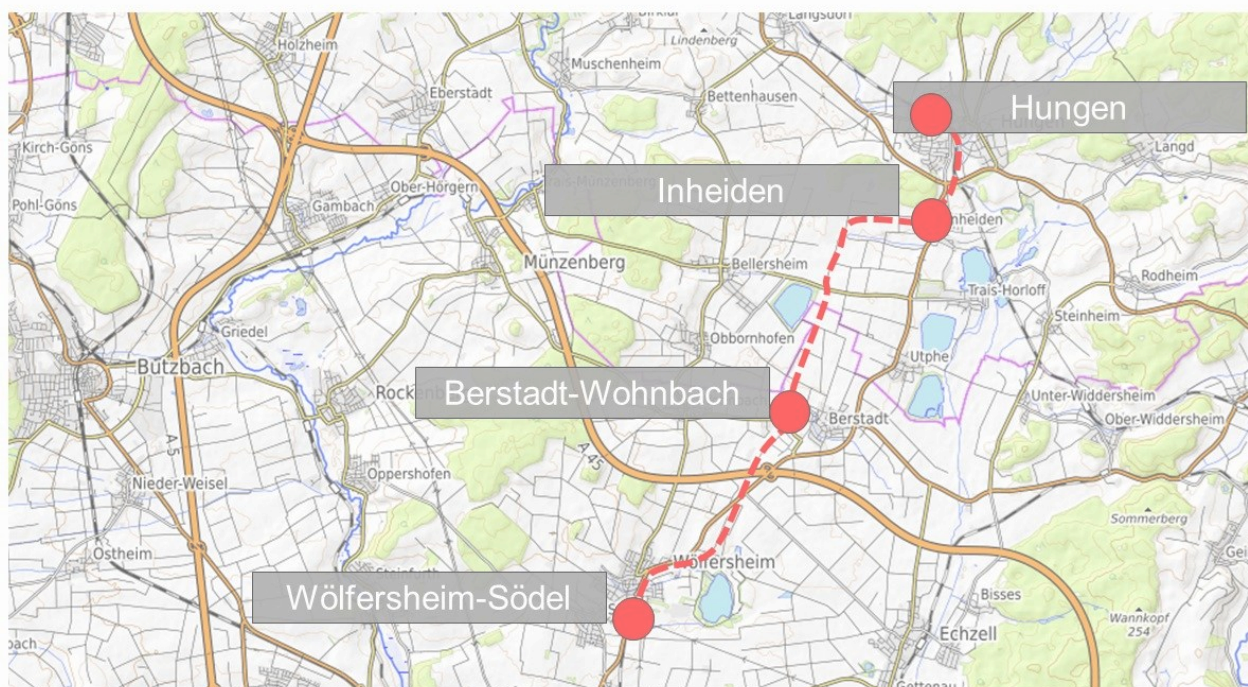
Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
11,2 km	Lollar (4.800 EW), Staufenberg-Daubringen (1.700 EW), Staufenberg-Mainzlar (1.700 EW), Allendorf-Treis (2.100 EW), Allendorf (2.400 EW), Rabenau-Londorf (1.800 EW).	1981 Personenverkehr	RMV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
HLB / gewidmet		Wiederaufnahme Güterverkehr Lollar – Mainzlar seit 2024	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. Im lokalen NVP 2020 von ZOV-Verkehr ebenfalls enthalten.		
Status der Reaktivierung	Reaktivierung in Planung		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Engagement des Lumdataalbahn e. V. Am Bahnhof Lollar wurden im Zuge der Rahmenvereinbarung Hessen die Bahnsteige der beiden Hauptgleise modernisiert. 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 sowie ebenfalls in 2023 der Abschnitt von		

Lollar bis Mainzlar für die Aufnahme von Güterverkehr instandgesetzt. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Grundlage der Entwurfsplanung hat bei einem unterstellten Stundentakt im SPNV ein NKV über 1 ergeben. Derzeit läuft die Genehmigungsplanung.



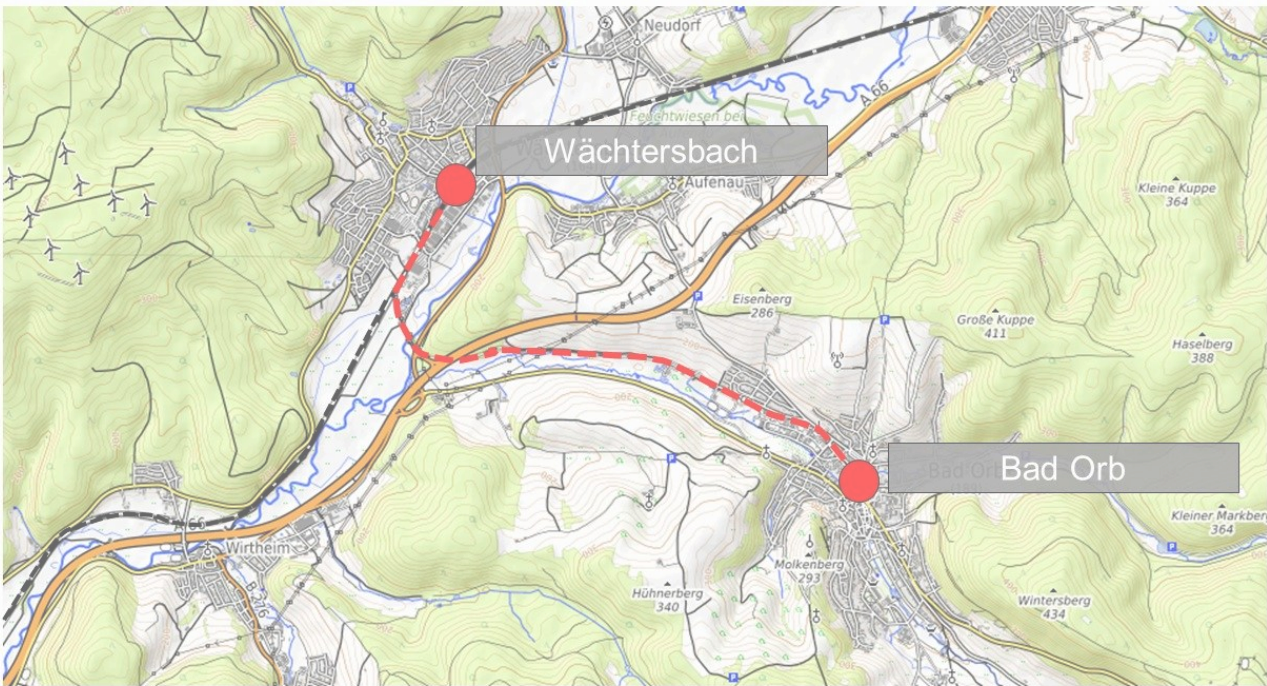
Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
16,4 km	Brandoberndorf (ca. 2.100 EW) Kraftsolms (ca. 900 EW)		1985 Personenverkehr 1988 Güterverkehr	RMV
Eigentum / Widmung	Neukirchen/ Niederquembach (ca. 1.400 EW),		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB, unbek. / gewidmet	Bonbaden (ca. 1.500 EW), Oberndorf (ca. 2.500 EW), Albshausen (ca. 2.000 EW), [Wetzlar (Kernstadt ca. 31.0000 EW)]		keine Nutzung	Lahn-Dill-Kreis
Infrastrukturzustand	Gleis abgebaut, Trasse vorhanden, Brücken fehlen, Tunnелеinschnitt 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	Eine 2022 erstellte Vorstudie zum Reaktivierungspotenzial kommt zu einem knapp negativen Ergebnis bezüglich der Reaktivierung der Solmsbachtalbahn. Eine Überprüfung mit einer Machbarkeitsstudie nach dem novellierten Bewertungsverfahren 2016+ wurde seitens des Aufgabenträgers und des RMV 2024 beauftragt. Die Ergebnisse sprechen gegen die Aufnahme von Planungsschritten, empfehlen jedoch weiterhin die Trassensicherung für eine etwaige zukünftige Reaktivierung bei Veränderung der Reaktivierungspotentiale.			



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	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).		2004 Personenverkehr	RMV
Eigentum / Widmung			heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB / gewidmet			keine Nutzung	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		Reaktivierung in Planung		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Gutachten 2017/2018: NKV > 1, Vorplanung abgeschlossen, Planungsvereinbarung im November 2020 abgeschlossen, für die Baufinanzierung seitens des Landes Hessen beim Bundes-GVFG angemeldet. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Nov. 2025. Zurzeit finden Maßnahmen zur Bauvorbereitung durch die DB statt. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel 2028/2029 vorgesehen.			



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
6,5 km	Wächtersbach (ca. 13.000 EW), Bad Orb (ca. 10.800 EW).		1995 Personenverkehr 1921 Güterverkehr	RMV
Eigentum / Widmung			heutige Nutzung	Aufgabenträger
Stadt Bad Orb / gewidmet			Touristischer Bahnbetrieb sonn- und feiertags von Ostern bis Ende Oktober 2001/2006: Reaktivierung als Schmalspurbahn für saisonalen Tourismusbetrieb	Main-Kinzig-Kreis, KVG MK
Infrastrukturzustand	Trasse gewidmet und 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 MK: Im lokalen NVP (2023-2028) Trasse enthalten und Trassensicherung gefordert. Verweis auf parallellaufende Machbarkeitsstudie. Prüfauftrag zur Reaktivierung.			
Status der Reaktivierung		Vorstudie in Bearbeitung		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Es liegt eine 2023 abgeschlossene Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung mit einem knapp negativen Ergebnis (NKV = 0,95) vor. Eine Studie aufgrund neuer Erkenntnisse zu möglicher			

Nutzung wurde im vierten Quartal 2024 beauftragt und Ende 2025 abgeschlossen. Die Strecke könnte nach erfolgter Sanierung ggf. zur Anbindung einer möglichen Baulogistikfläche für die Baumaßnahme NBS Gelnhausen – Kalbach genutzt werden. Die Wahl des Standorts für eine solche Baulogistikfläche ist seitens DB InfraGO derzeit noch in Prüfung. Auf dieser Basis wird die Reaktivierung durch den Aufgabenträger weiterverfolgt.

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

16



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
ca. 39 km (in Hessen)	Wiesbaden (290.000 EW), Taunusstein (30.000 EW), Bad Schwalbach (11.000 EW), Hohenstein (6.200 EW) Kettenbach [Aarbergen] (6.300 EW), Hahnstätten (2.900 EW) [– Diez (10.800 EW)].	1983 Personenverkehr	RMV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB (Hessen), unbek. / gewidmet		Michelbach – Zollhaus: Draisinenbetrieb	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 (Abschnitt Wiesbaden – Bad Schwalbach).		
Status der Reaktivierung	Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	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 und ESWE Verkehr unter Federführung des RMV in Auftrag		

gegeben. Die Studie liegt seit dem vierten Quartal 2023 vor und wurde mit einem NKV > 1 abgeschlossen. Derzeit laufen Abstimmungen dazu, wer die Vorhabenträgerschaft im Hinblick auf eine Reaktivierung des Abschnitts übernehmen kann. Eine zwischen den Fachministerien der Länder vereinbarte, federführend von rheinland-pfälzischer Seite durchgeführte Studie für einen Betrieb zwischen Diez und Mainz kommt zu keinem eindeutig positiven Ergebnis. Die Verhandlungen für eine Übergabe des Eigentums von der DB an die HLB laufen zurzeit noch. Sobald der Vorhabenträger feststeht, kann der Planungsprozess gestartet werden.

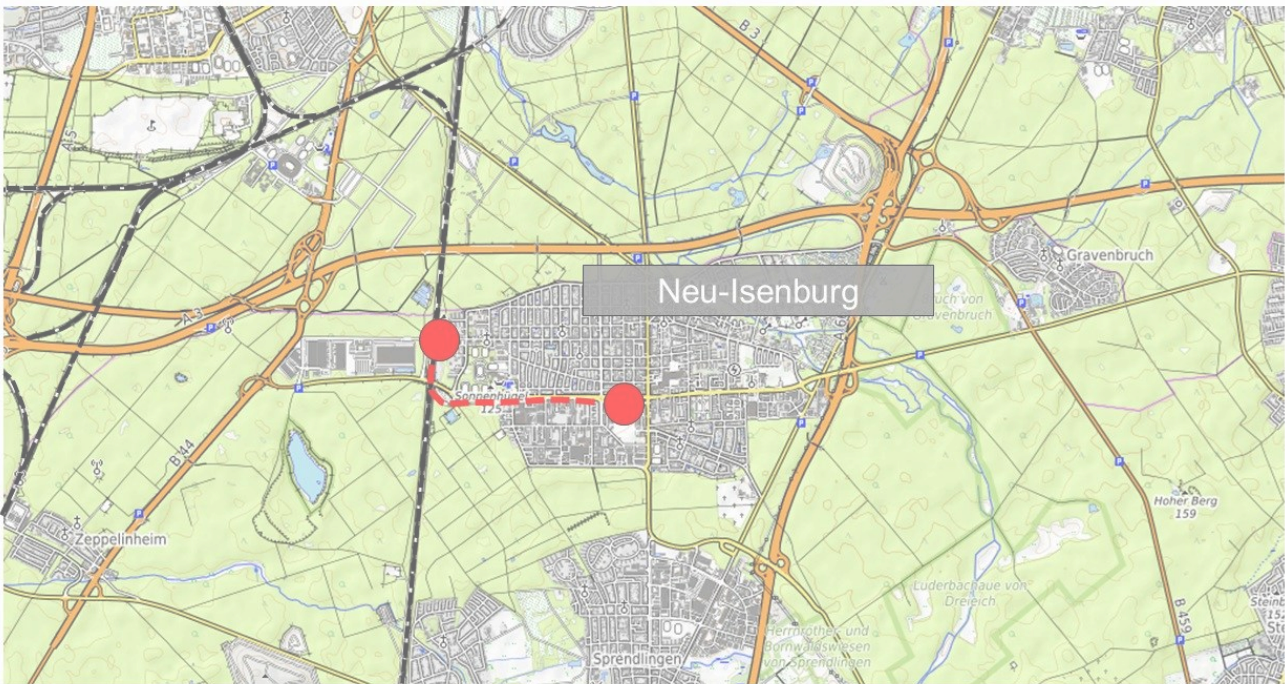


Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
ca. 5 km	Hanau (103.000 EW), Erlensee (16.000 EW).	2007	RMV
Eigentum / Widmung		heutige Nutzung	Aufgabenträger
unbek. / unbek.		keine Nutzung	Main-Kinzig-Kreis, KVG MK
Infrastrukturzustand	Gleis vorhanden, geplante Nutzung durch Fa. Spitzke Gleisbau bislang nicht realisiert.		
Trassensicherung im Regionalplan	Nein.		
Nahverkehrsplan	Im aktuellen lokalen NVP (2023-2028) mit einem Prüfauftrag zur Reaktivierung enthalten und Trassensicherung gefordert, um zukünftige Reaktivierung zu ermöglichen.		
Status der Reaktivierung		Vorstudie positiv abgeschlossen	
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	2022 wurde von KVG, Stadt Hanau und IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern ein Fachgutachten beauftragt und abgeschlossen, welches die Potenziale für eine intensivere Nutzung der Strecke Hanau – Friedberg für den SPNV unter Einbeziehung des Abzweigs Fliegerhorst untersuchte. Ein grobes Trassenkonzept sieht vor, die bestehende Strecke mit nördlichem Verlauf entlang des Fliegerhorst-Areals zu verlängern bis hin zur Stadtgrenze Erlensee. Dieses Trassenkonzept bietet eine gute Erschließung der Stadt Erlensee mit schienengebundenem Nahverkehr. Alle weiteren Planungen und Bebauungen der Stadt Erlensee sollten daher zwingend diesen Trassenverlauf berücksichtigen. Am Endpunkt der geplanten Schienenverbindung ist eine Verknüpfung mit dem lokalen ÖPNV (Bus) geboten.		

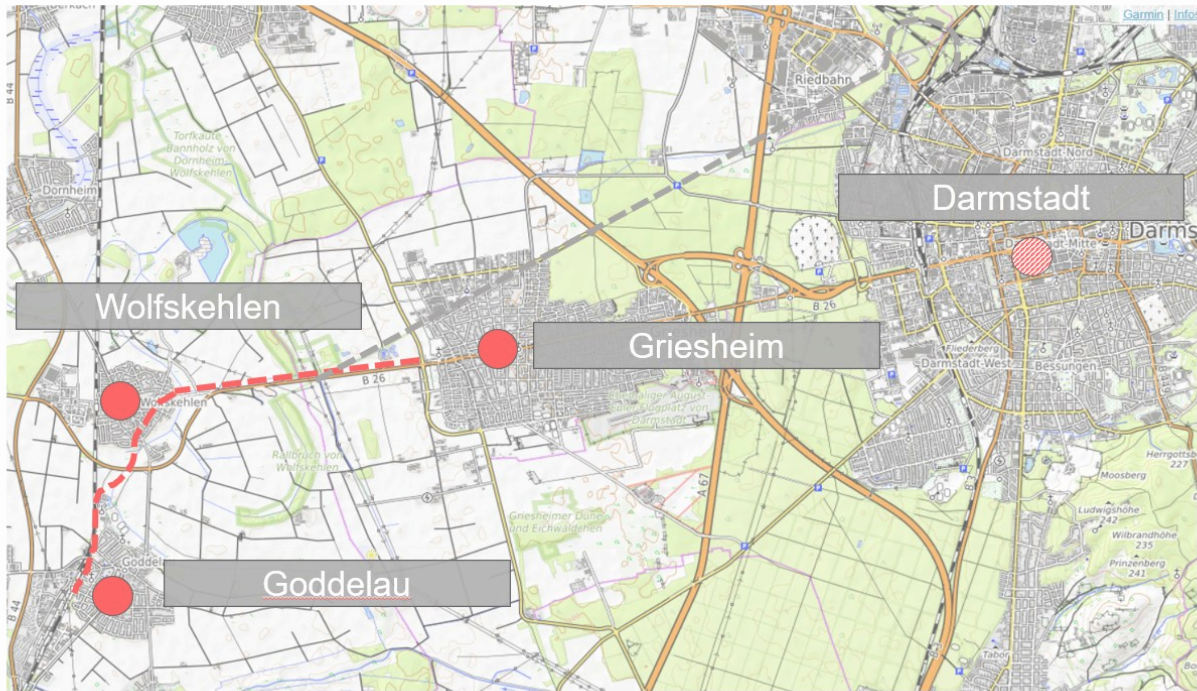
Prüfauftrag aus dem NVP zur Reaktivierung und Einbindung in Strecke HU-FB-GI befindet sich in Vorbereitung.

Die potenziellen Konflikte bilden die Schutzgebiete entlang der Trasse und auf dem ehemaligen Fliegerhorst-Gelände.



Quelle: opentopomap.org

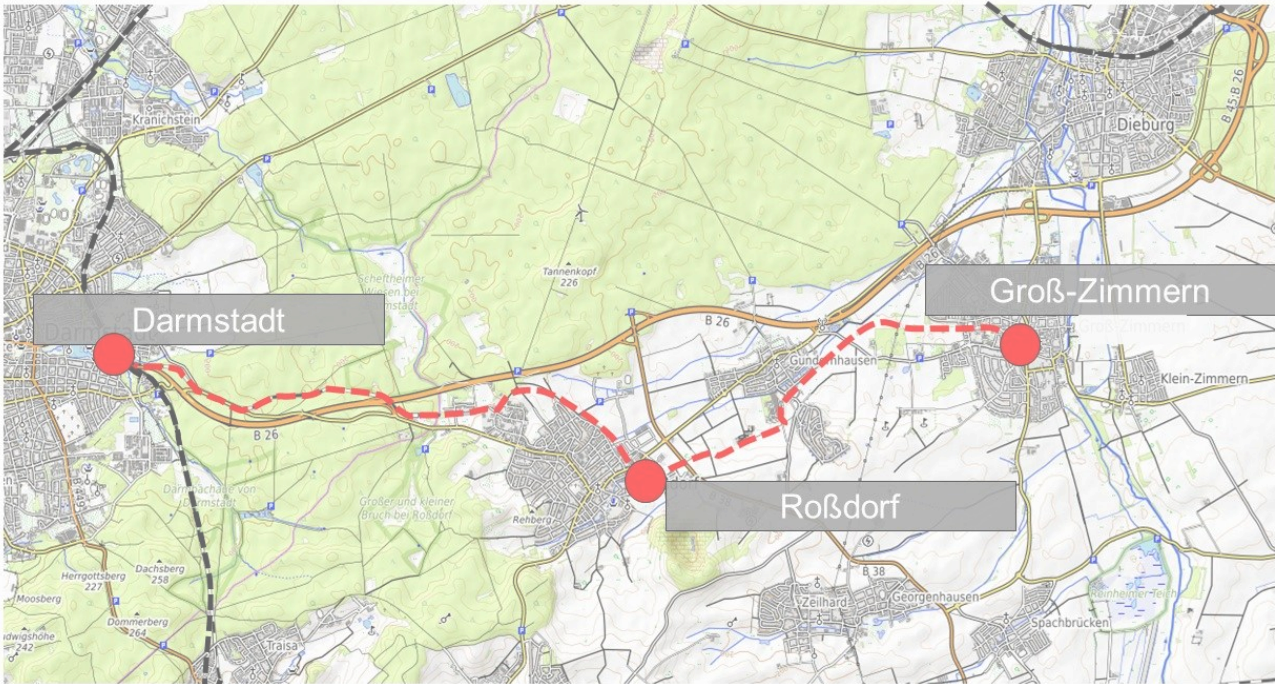
Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
2,6 km	Neu-Isenburg Bf,		2006 Güterverkehr	RMV
Eigentum / Widmung	Neu-Isenburg Gewerbegebiet West, Neu-Isenburg Zentrum (35.700 EW).		heutige Nutzung	Aufgabenträger
DB, Stadt Neu-Isenburg / gewidmet			keine Nutzung	LK Offenbach
Infrastrukturzustand	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 Planfeststellungsabschnitt Süd 2 der RTW enthalten.			
Status der Reaktivierung		Reaktivierung in Planung		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Für den Abschnitt Neu-Isenburg (PFA Süd 2) wird zurzeit die Genehmigungsplanung erstellt. Der Antrag auf Planfeststellung ist für das 2. Halbjahr 2026 vorgesehen. Der angrenzende Abschnitt (PFA Süd 1) ist planfestgestellt und im Bau.			



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
5,8 km	Griesheim (26.200 EW), Wolfskehlen (4.100 EW), [Riedstadt-Goddelau (5.900 EW).]		1970 Personenverkehr 1975 Güterverkehr	RMV
Eigentum / Widmung			heutige Nutzung	Aufgabenträger
unbek. / unbek.			keine Nutzung	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 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.		
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“. Außerdem wird die Maßnahme in Teil 2 des NVP 2025 ff. in der Angebotskonzeption enthalten sein.			
Status der Reaktivierung		Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Griesheim West/Riedstadt wurde mit einem positiven Ergebnis im ersten Quartal 2023 abgeschlossen. Zur Durchführung einer Nutzen-			

Kosten-Untersuchung für eine Straßenbahnverlängerung von Griesheim Platz Bar-le-Duc über Griesheim West bis Riedstadt-Goddelau Bahnhof wurde ein Kooperationsvertrag zwischen DADINA, LNVG GG, HEAG mobilo und RMV abgeschlossen. Die Vergabestelle HEAG mobilo hat eine Machbarkeitsstudie mit Nutzen-Kosten-Untersuchung im Mai 2025 beauftragt. Ergebnisse werden im 2. Halbjahr 2026 erwartet.



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner	Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
13,1 km	Darmstadt Ost (DA: 150.200 EW), Roßdorf (12.000 EW), Groß-Zimmern (13.800 EW)	1966 Personenverkehr 1982 Güterverkehr	RMV
Eigentum / Widmung	heutige Nutzung		Aufgabenträger
DB, Museum Darmstadt-Kranichstein, Kommunen / teilw. freigestellt	DA Ost – Bessunger Forsthaus: Museumsbahn		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 der Anbindung des Ostkreises. Außerdem wird die Maßnahme in Teil 2 des NVP 2025 ff. in der Angebotskonzeption enthalten sein.		
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 (NKV < 1). 2019: Erstellung von Machbarkeitsstudien im Auftrag des RMV für die Nutzung als Eisenbahnstrecke (NKV < 0) sowie im Auftrag der DADINA für eine Straßenbahn bis zu einer		

neu zu errichtenden Mobilitätsstation östlich des Ostbahnhofs (NKV < 1). Bewertung nach neuem Standardisierten Bewertungsverfahren liegt noch nicht vor.

Vorhabenträger HEAG mobilo lässt seit dem dritten Quartal 2024 in Abstimmung mit DADINA und ÖPNV-Koordination der Wissenschaftsstadt Darmstadt als Ingenieurauftrag eine NKU für eine Straßenbahn-Gesamtstrecke Weiterstadt – Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern erarbeiten. Das Ergebnis soll im ersten Halbjahr 2027 vorliegen.

Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn)



Quelle: opentopomap.org

Länge	Verlauf / Einwohner		Jahr der Stilllegung	Verkehrsverbund
10,5 km, weitere 6 km zwischen Wald-Michelbach und Wahlen zurückgebaut.	Mörlenbach (10.100 EW), Wald-Michelbach (10.600 EW).		1983 Personenverkehr 1994 Güterverkehr	VRN
Eigentum / Widmung			heutige Nutzung	Aufgabenträger
Kommunen, Landkreis / gewidmet			z. Zt. privat genutzt Mörlenbach Draisinenstation – Wald-Michelbach: Draisinenbetrieb	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 DIN 1076.			
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		Derzeit Hindernisse für eine Reaktivierung		
Aktuelle Informationen, sonstige Bemerkungen	Im Sommer 2026 wurde das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Strecke vorgestellt. Dieses fällt für alle drei untersuchten Betriebsvarianten mit Werten zwischen			

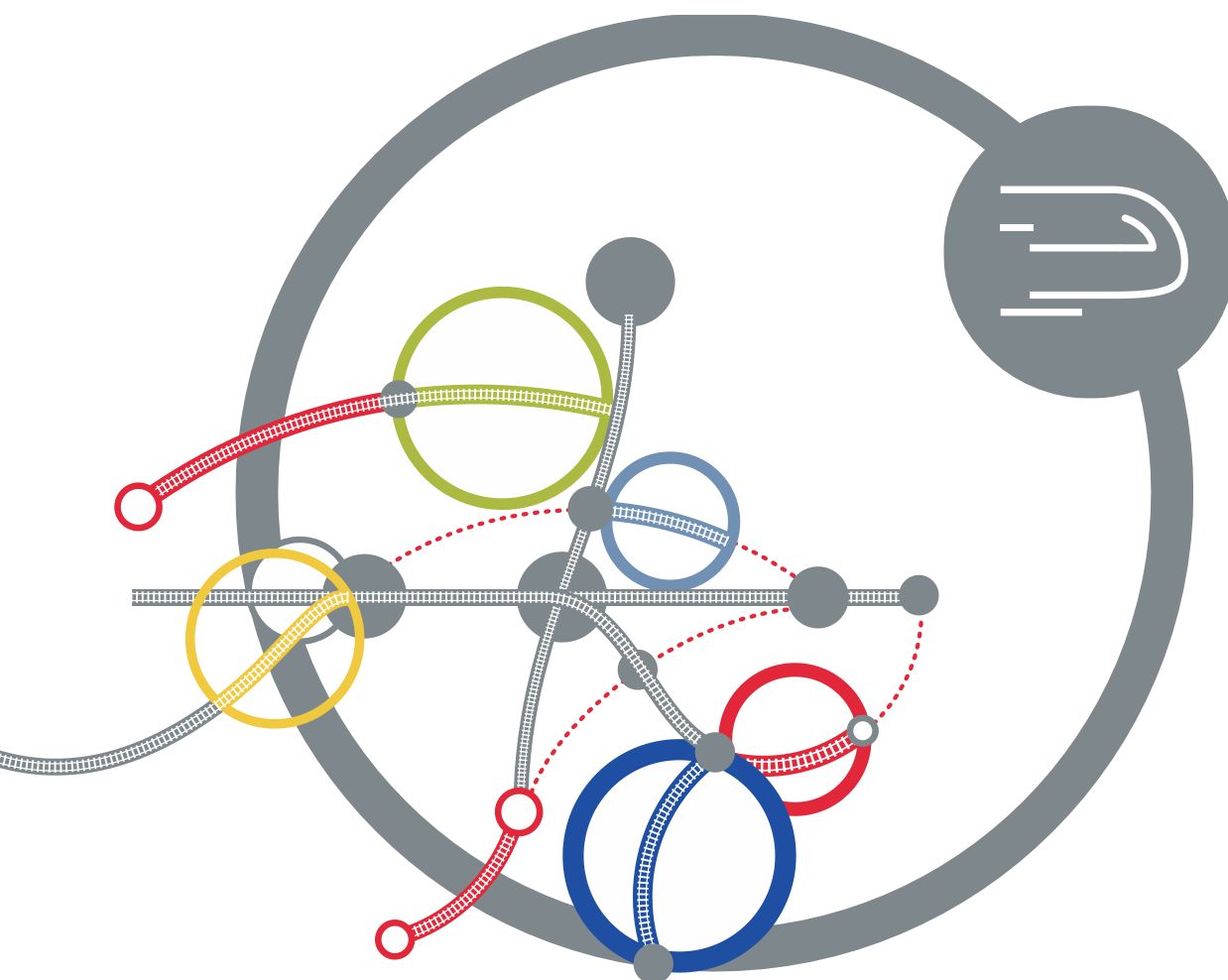
0,2 und 0,4 negativ aus. Damit wird das Projekt der Reaktivierung der Überwaldbahn seitens des Aufgabenträgers VRN nicht mehr weiterverfolgt.



Übersicht

zur Reaktivierung von Schienenstrecken für
den Personenverkehr in Hessen

Anlage: Tabellarische Übersicht der in Hessen
stillgelegten Schienenstrecken



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	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 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 - Heimbildshausen	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	Weitalbahn Weilmünster - Laubuseschbach	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Butzbach-Licher Eisenbahn Pohlgöns - Oberkleen	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1969	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
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	27,4	Personenverkehr

		Malsfeld - Waldkappel		
	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 Greibenau - 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-	5,8	Güterverkehr

		Reinheim Roßdorf - Groß-Zimmern		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. 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
1987	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 Volkmarsen - Korbach	29,0	Personenverkehr
	30. Mai	Untere Edertalbahn	31,2	Personenverkehr
1988	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
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	Lumdatabahn 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. Pfiesswiese - 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	16,9	Güterverkehr

		Rennerod - Westerbург		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	Dietzhöhlztalbahn 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-Biebrau	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.