



Fraktion in der Homberger
Stadtverordnetenversammlung

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Martin Herbold
Rathausgasse 1
34576 Homberg (Efze)

Homberg (Efze), den 07.10.2026

Wiederaufnahme der ehemaligen Bahntrasse zwischen Treysa und Homberg (Efze) in den Regionalplan Nordosthessen“ (2026)

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

Die SPD-Fraktion beantragt in der kommenden Stadtverordnetenversammlung die Wiederaufnahme der ehemaligen Bahntrasse zwischen Treysa und Homberg (Efze) in den Regionalplan wie folgt zu beschließen:

- 1. Der Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze) wird beauftragt, erneut darauf hinzuwirken, dass die für eine gute wirtschaftliche Zukunft Hombergs bedeutsame Bahntrasse zwischen Schwalmstadt-Treysa und der Kreisstadt Homberg (Efze) nicht im Zuge der derzeitigen Fortschreibung des Regionalplans Nordosthessens aus dem Regionalplan gestrichen wird. Die Bahntrasse aus planerischer Sicherung zu entlassen, ist keine harmlose Formalie. Damit kann eine Entscheidung getroffen werden, die sich später kaum noch korrigieren lässt.***

Der Regionalplan Nordosthessen umfasst das Gebiet des Regierungsbezirks Kassel. Über seine Inhalte entscheidet die Regionale Planungsversammlung – das parlamentarische Entscheidungsgremium der jeweiligen Planungsregion. Ihr gehören Vertreterinnen und Vertreter der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden an. Während in den beiden anderen hessischen Planungsregionen sogar weitere alte Bahntrassen neu aufgenommen werden sollen, droht in Nordosthessen der gegenteilige Weg. Trassen, die im bisherigen Regionalplan enthalten sind, sollen bei der Neuaufstellung herausgenommen werden.

- 2. Weiterhin wird der Magistrat beauftragt, gemeinsam mit dem Schwalm-Eder-Kreis und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) darauf hinzuwirken, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung auf den Grundlagen der Voruntersuchung durchzuführen, um eine qualifizierte Diskussionsgrundlage zu schaffen.***

Begründung:

Das Fazit der „Potenzialabschätzung Kanonenbahn - Ergebnisse zu den Planfällen zur Reaktivierung der Kanonenbahn / Ergebnisse der Neuberechnung vom Oktober 2024“ (siehe Anlage) lautet zusammenfassend:

- Die Reaktivierung der Kanonenbahn weist ein relevantes Nachfragepotenzial auf und verbessert die Erreichbarkeit der Oberzentren Marburg, Gießen und Frankfurt.
- Gutachterliche Ersteinschätzung: Ob die Reaktivierung der Kanonenbahn bei einer Standardisierten Bewertung nach dem Verfahren 2016+ einen Nutzen-Kosten-Wert über 1,0 erreichen kann, ist von den tatsächlichen Investitionskosten abhängig. Diese dürften 70 Mio. € (Mitfall 1 ohne Elektrifizierung) bzw. 90 Mio. € (Mitfall 2 mit Elektrifizierung) (Preisstand 2022) nicht überschreiten, damit die Strecke förderfähig wäre.
- Mitfall 2 ist ebenso teurer im Hinblick auf Betriebskosten (Fahrzeugbedarf) und Investitionskosten (Elektrifizierung); bietet aber durch die Direktverbindung Richtung Marburg, Gießen und Frankfurt und bessere Anschlüsse Richtung Kassel eine bessere Erreichbarkeit, kann mehr Nachfrage verlagern und so mehr Nutzen generieren.

Wer eine mögliche Trassensicherung erschwert oder verhindert, verbaut sich und künftigen Generationen wichtige Handlungsmöglichkeiten.

Regionalplanung muss Jahrzehnte vorausdenken. Eine Trasse, die heute ungenutzt erscheint, kann morgen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung von unschätzbarem Wert sein. Wer sie jetzt preisgibt, entscheidet möglicherweise für Generationen.

Dass die Verbindung zwischen Treysa und Homberg nicht lediglich ein nostalgisches Eisenbahnprojekt ist, zeigt die vorliegende Studie zur Kanonenbahn für den betreffenden Bahntrassen-Abschnitt.

Am 18.09.2022 stimmt die Stadtverordnetenversammlung der Reformationsstadt Homberg (Efze) mit Mehrheit für den vorliegenden SPD-Antrag auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich einer Reaktivierung der Bahntrasse zwischen Homberg und Treysa.

Offenbar sind beim Regierungspräsidium in Kassel im Rahmen der förmlichen Beteiligung eine ganze Reihe von Stellungnahmen zum Entwurf des Regionalplanes Nordosthessens (Stand Juni 2024) im Herbst 2024 eingegangen, welche sich für den Erhalt der Trasse der Kanonenbahn und einer zukünftigen Reaktivierung aussprechen.

Die Beantwortung der Anfrage der SPD-Fraktion durch den Bürgermeister Herrn Dr. Ritz, betreffend Sachstand „Reaktivierung der ehemaligen Kanonenbahn“ am 27.11.2025 hat aufgezeigt, dass verschiedene Gespräche auf unterschiedlichen Ebenen stattfinden.

Es liegen keine Ergebnisse einer Nutzen-Kosten-Untersuchung vor. Die Potenzialanalyse ermittelt jeweils 670 Fahrgäste täglich auf dieser Strecke.

Auf Anfrage beim Regierungspräsidium in Kassel beabsichtigt dieses in der Regionalversammlung im Zuge des 2. Planentwurfs noch einmal die Empfehlung zu geben, die Strecke (wieder) in die Trassensicherung des neuen Regionalplans aufzunehmen - entgegen eines Antrags aus dem 1. Planentwurf.

Radweg statt Bahn? Insbesondere kann nicht einfach davon ausgegangen werden, dass eine stillgelegte Bahntrasse ohne weiteres einer anderen Nutzung zugeführt werden kann. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) setzt der Umwidmung ehemaliger Bahnliegenschaften beziehungsweise der Aufgabe ihrer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung enge Grenzen.

So besagt § 23 Absatz 1 AEG, dass der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, im überragenden öffentlichen Interesse liegt, soweit das Grundstück der Wiederinbetriebnahme, Aufrechterhaltung oder Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur dienen kann. Aus dieser Änderung aus dem Jahre 2025 ist zu schlussfolgern, dass ein

touristischer Radweg ein noch höheres öffentliches Interesse darstellen müsste, um die Trasse überhaupt entwidmen zu können. Dies ist sehr unwahrscheinlich. Die bestehende Trassensicherung darf nicht aufgegeben werden, um anschließend eine andere Nutzung als vermeintlich alternativlos darzustellen.

Voraussichtlich findet die entscheidende Sitzung zur Abstimmung über den Regionalplan – und damit auch über die Bahntrassensicherung – am 27.10.2026 statt.

Weitere Erläuterungen können mündlich erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Homberger SPD-Fraktion

Dr. Herbert Wassmann

(Stadtverordneter)

Anlage

- Potenzialabschätzung Kanonenbahn (2024)

Potenzialabschätzung Kanonenbahn

Ergebnisse zu den Planfällen zur Reaktivierung der Kanonenbahn

Ergebnisse der Neuberechnung vom Oktober 2024

Aufgabenstellung

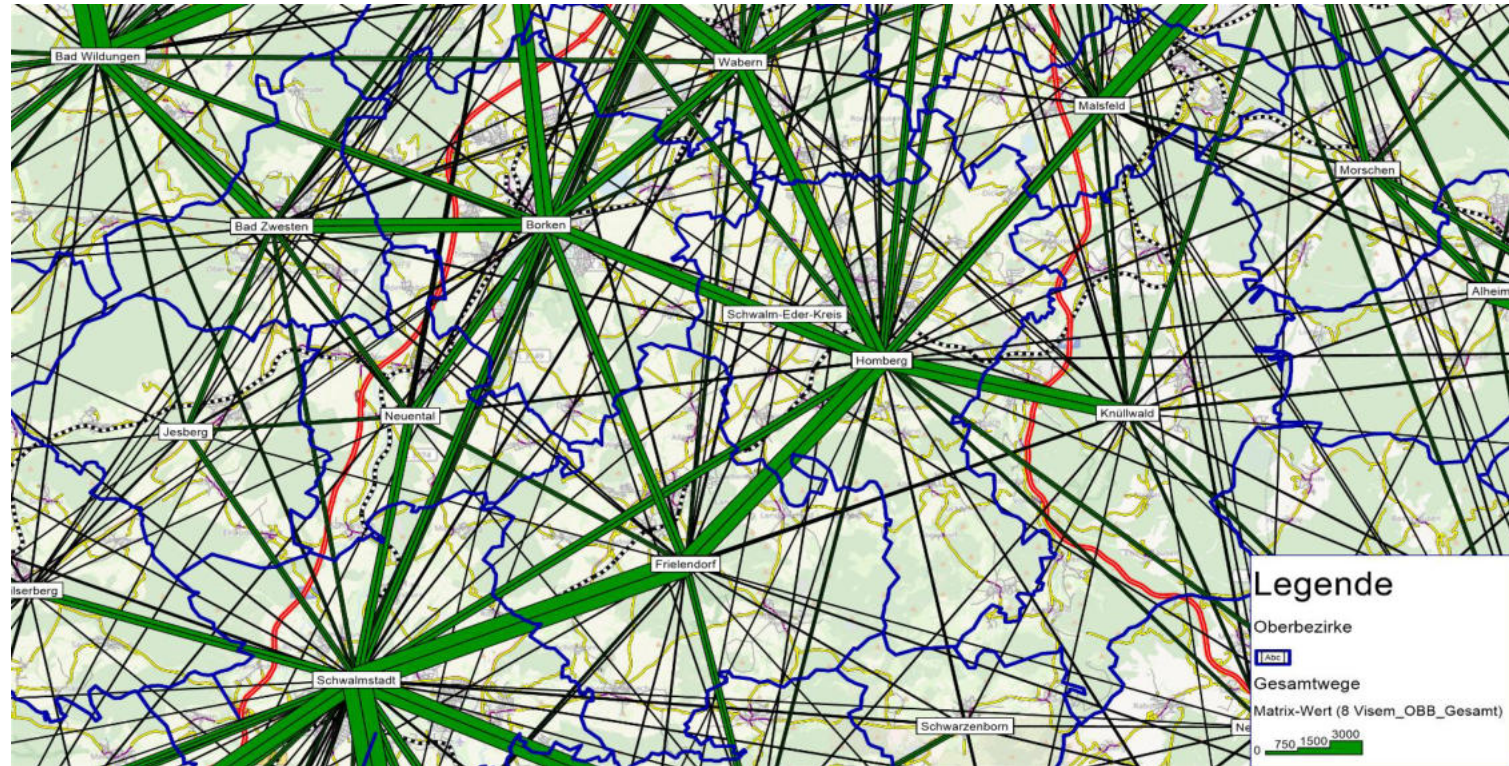
- Mit dem Verkehrsmodell des NVV sollte eine Potenzialabschätzung für die Reaktivierung der Kanonenbahn untersucht werden.
- Nachfrageabschätzung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung.
- Das Verkehrsmodell des NVV bildet den Alltagsverkehr an einem Normal-Werhtag ab. Das Modell bildet die Aktivitäten Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Erledigung und (Alltags-)Freizeit ab.

Verkehrsmodell NVV

- Das Verkehrsmodell des NVV bildet den NVV-Raum mit rd. 2.800 Verkehrszellen kleinräumig ab.
- Im Analyse- und Prognose-Nullfall werden die Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV, Pkw-Mitfahrer:in und Pkw-Fahrer:in abgebildet.



Verkehrsmodell NVV - Gesamtwege



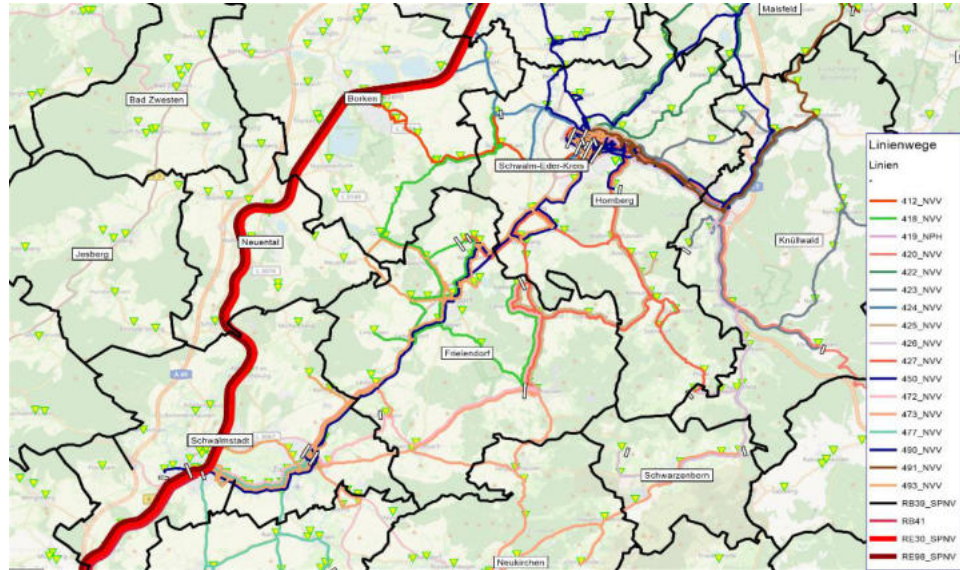


Standardisierte Bewertung 2016+

- Die Potenzialabschätzung erfolgt nach der aktuell gültigen Verfahrensanweisung der „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+“
- Hierfür werden Mitfälle (mit Reaktivierung) mit dem Ohnefall (Vergleichsszenario ohne Reaktivierung) verglichen.
- Für jede Quell-Ziel-Relation wird berechnet, welcher Anteil des gesamten motorisierten Verkehrs (MIV+ÖV) sich durch die Veränderungen des ÖV-Angebots vom MIV auf den ÖV verlagern würde.
- Einflussgrößen u.a.: Fahrzeit (mit kleinem „Schienenbonus“ für SPNV), Zu- und Abgangszeiten, Umsteigehäufigkeit, Wartezeiten (Takt)

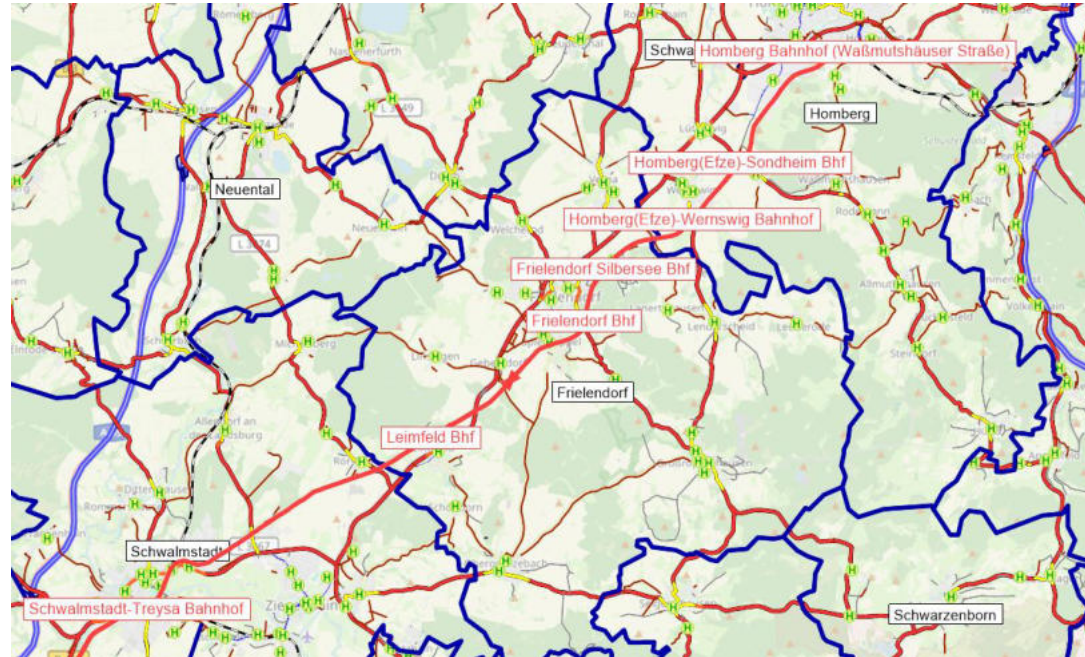
Verkehrsangebot im Ohnefall

- RB 41 im Stundentakt durchgehend von Frankfurt nach Treysa
- Linie 490 stündlich Melsungen – Homberg(Efze) – Frielendorf - Treysa
- Linie 493 Mo-Fr stündlich (in der NVZ teilweise als AST)
Homberg(Efze) – Frielendorf
- Weitere Linien insb. im Schülerverkehr



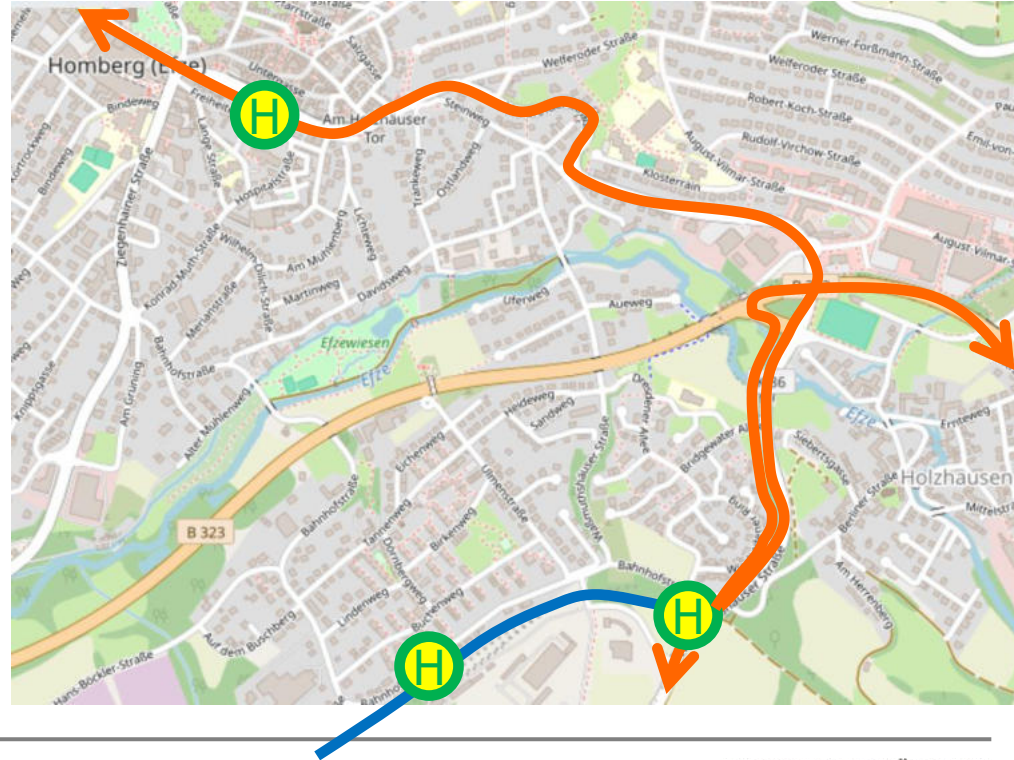
Kanonenbahn Streckenverlauf

- Potential des stillgelegten Streckenabschnitts der Kanonenbahn von Treysa nach Homberg(Efze)
- 6 neue Haltepunkte
 - Leimfeld
 - Frielendorf
 - Silbersee
 - Wernswig
 - Sondheim
 - Homberg(Efze)



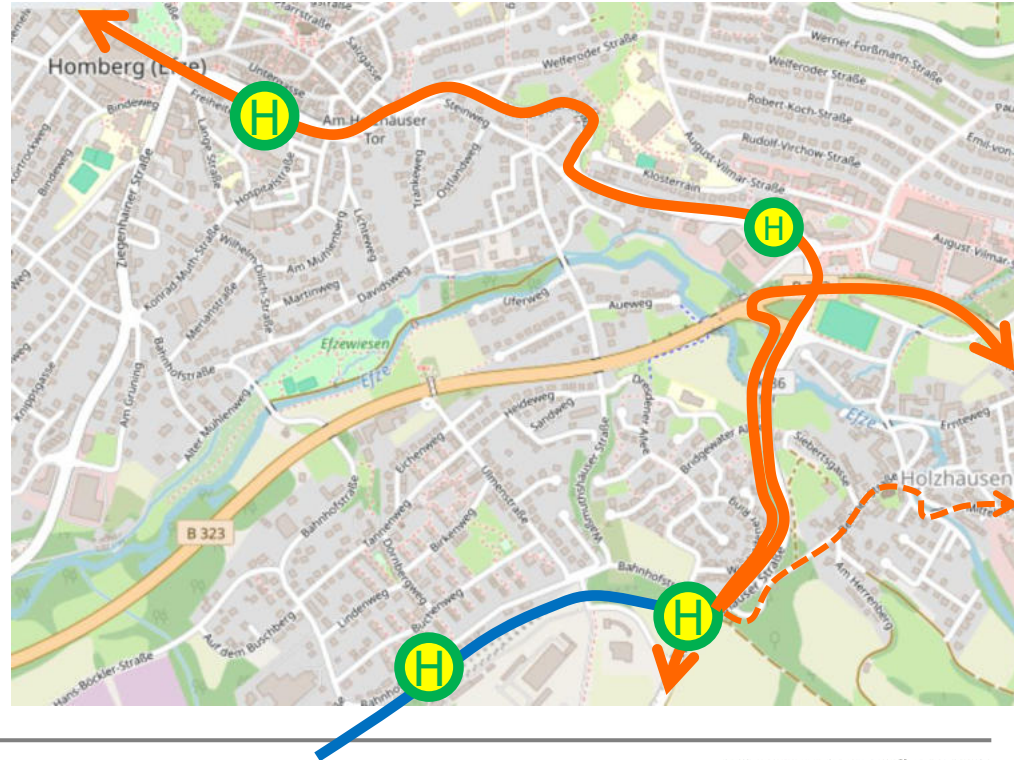
Bahnhof Homberg(Efze)

- In Homberg(Efze) wurden zwei alternative Standorte für einen Bahnhof verglichen:
 - a. Alter Bahnhof an der Bahnhofstr.
 - b. an der Waßmuthshäuser Straße
- Aus Nachfragesicht stellt sich der Standort an der Waßmuthshäuser Straße als vorteilhafter da, da dort eine bessere Verknüpfung z.B. mit den Buslinien 420 und 450 herstellbar wäre.



Verknüpfungsmöglichkeiten mit Busverkehr

- Buslinie 490 weiterhin im Stundentakt, teilweise Übernahme Feinerschließung von Linie 493 bei Einstellung der Linie 493
- Teilung der Linie 490
 - Treysa – Homberg(Efze) Busbf.
 - **Homberg Bf.** – Busbf. – Melsungen (Anschluss am Busbf.)
- Linie 450 Fritzlar – Wabern – Homberg (Busbf.) – **Homberg Bf.** – Behördenzentrum
- Linie 420 Wabern – Homberg Busbf. – **Homberg Bf.** – Knüllwald – Bad Hersfeld
- Linie 426 Homberg Busbf. – **Homberg Bf.** – Holzhausen – Knüllwald
- Sonstige Linien, insb. Schülerverkehr unverändert



Mitfall 1: Pendelverkehr Treysa - Homberg

- Stundentakt Treysa – Homberg mit BEMU-Fahrzeug (Akku-Betrieb)
- Aufladung des Akkus im Bahnhof Treysa und ggf. Homberg (Ladeeinrichtung)
- Günstiger Anschluss in Treysa zum RE 30 von/nach Frankfurt
- Anschluss von/nach Kassel nur mit rd. 20 Min. Wartezeit

km	Von:			
0 Homberg (Efze)		8:33	9:33	10:33
4 Sondheim		8:37	9:37	10:37
5 Wernswig		8:39	9:39	10:39
7 Frielendorf Nord/Silbersee		8:42	9:42	10:42
9 Frielendorf	o	8:44	9:44	10:44
9 Frielendorf		8:45	9:45	10:45
13 Leimfeld		8:49	9:49	10:49
21 Schwalmstadt-Treysa	o	8:57	9:57	10:57

km	Von:			
0 Schwalmstadt-Treysa		8:03	9:03	10:03
8 Leimfeld		8:12	9:12	10:12
12 Frielendorf	o	8:15	9:15	10:15
12 Frielendorf		8:16	9:16	10:16
14 Frielendorf Nord/Silbersee		8:19	9:19	10:19
16 Wernswig		8:22	9:22	10:22
18 Sondheim		8:24	9:24	10:24
21 Homberg (Efze)	o	8:27	9:27	10:27

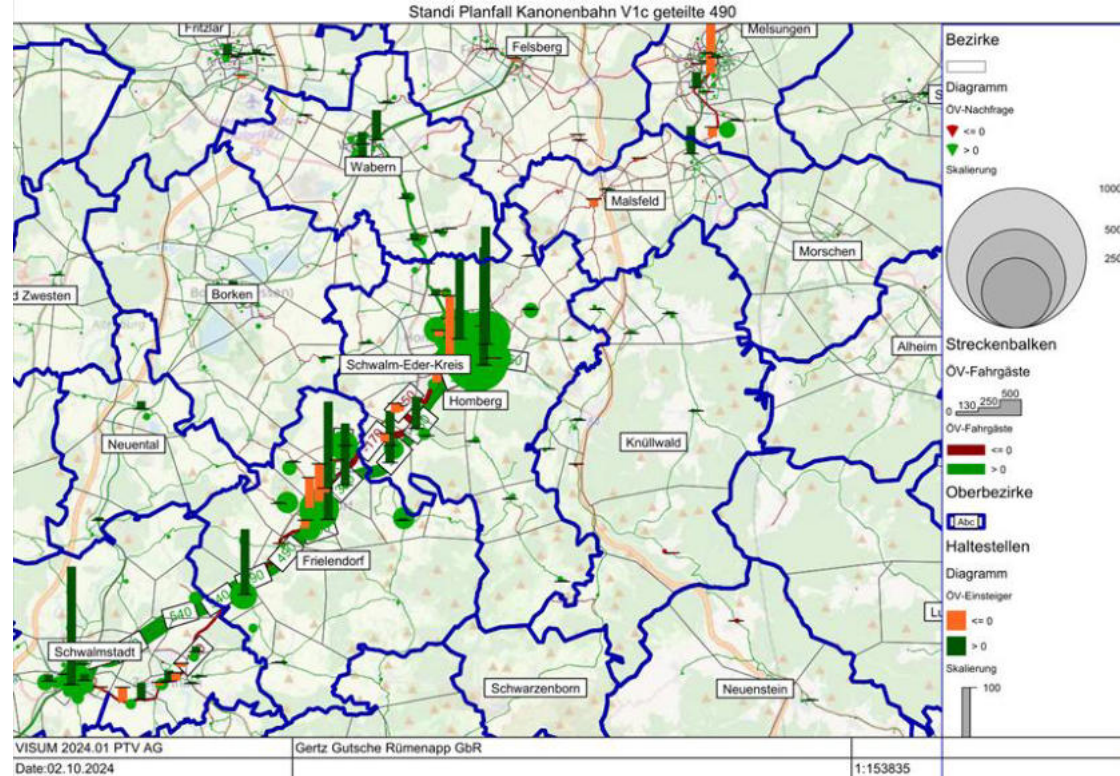
Nachfrage Mitfall 1

Pendel zwischen Treysa und Homberg

In Treysa Anschluss zum Knoten zur Minute :00

1 Fahrzeug erforderlich

640 Fahrgäste im Querschnitt zw. Treysa und Leimfeld



Mitfall 2: Durchbindung RB 41 von Frankfurt

- Stundentakt Homberg – Treysa – Frankfurt mit durchgehenden Elektro-Triebwagen
- Elektrifizierung der Strecke Treysa – Homberg(Efze) erforderlich
- Fahrzeugbedarf: 2 Fahrzeuge (RE 41 in Doppeltraktion)
- Günstiger Anschluss in Treysa zum RE nach Kassel

km	Von:			
0 Homberg (Efze)		7:48	8:48	9:48
4 Sondheim		7:52	8:52	9:52
5 Wernswig		7:54	8:54	9:54
7 Frielendorf Nord/Silberse		7:57	8:57	9:57
9 Frielendorf	o	7:59	8:59	9:59
9 Frielendorf		7:59	8:59	9:59
13 Leimfeld		8:04	9:04	10:04
21 Schwalmstadt-Treysa	o	8:12	9:12	10:12
	Nach:	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt

km	Von:	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt
0 Schwalmstadt-Treysa		7:45	8:45	9:45
8 Leimfeld		7:53	8:53	9:53
12 Frielendorf	o	7:57	8:57	9:57
12 Frielendorf		8:00	9:00	10:00
14 Frielendorf Nord/Silberse		8:03	9:03	10:03
16 Wernswig		8:06	9:06	10:06
18 Sondheim		8:08	9:08	10:08
21 Homberg (Efze)	o	8:11	9:11	10:11

Nachfrage Mitfall 2

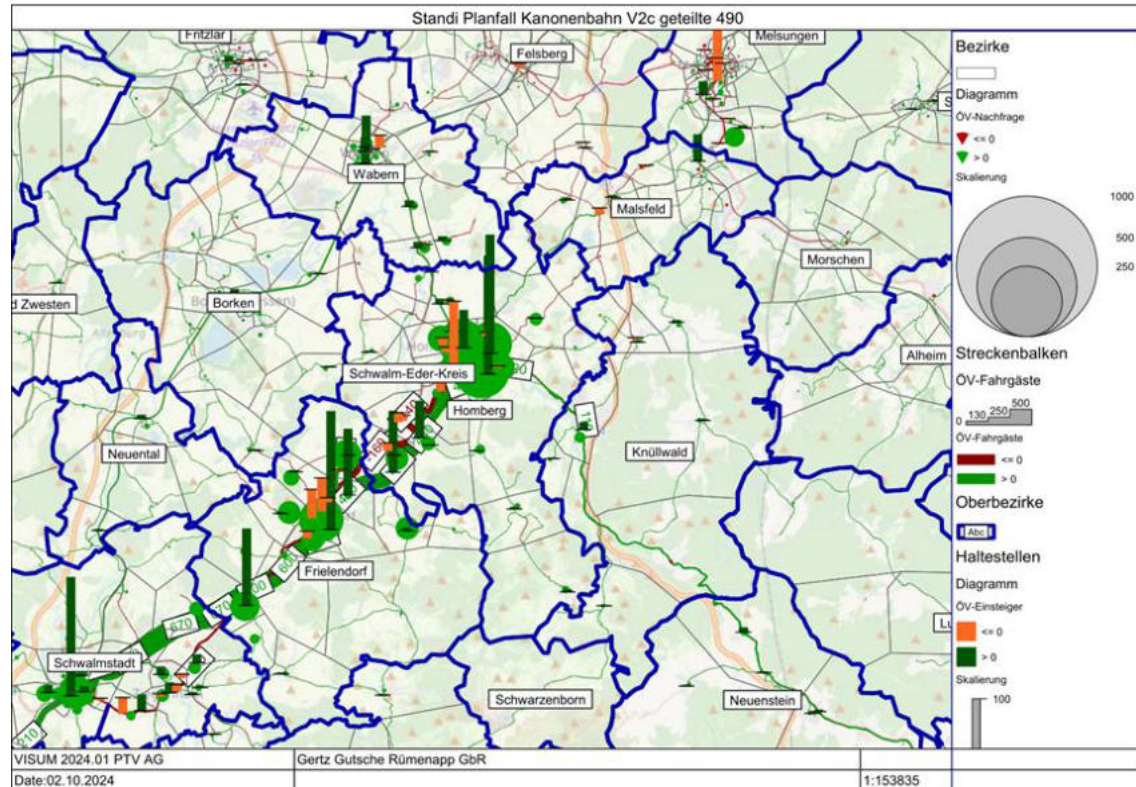
Verlängerung RB41 bis Homberg

670 Fahrgäste im Querschnitt
zwischen Treysa und Leimfeld

Überwiegend Neufahrgäste im SPNV,
nur geringe Verlagerungen von der
(im Mitfall zeitlich versetzt zur bahn
verkehrenden) Linie 490.

Mehr Fahrgäste auch auf Buslinien Ri.
Knüllwald und Wabern (Zubringer)

210 zusätzliche Fahrgäste zwischen
Treysa und Marburg



Nachfragewirkungen

Nachfragewirkungen			
		Kanonenbahn V1c - geteilte 490	Kanonenbahn V2c geteilte 490
vom MIV auf den ÖV verlagerte Fahrten	Fahrten/Tag	918	927
Induzierte ÖV-Fahrten	Fahrten/Tag	271	257
Verlagerte MIV-Km	km/Tag	13,967	21,012
Induzierte ÖV-Fahrleistung	km/Tag	2,033	2,836
mittlere Fahrtweite verlagerte Fahrten	km	15.2	22.7
mittlere Fahrtweite induzierte Fahrten	km	7.5	11.0

- 1.200 – 1.300 Mehrfahrgäste im ÖPNV auf Teilabschnitten oder der Gesamtstrecke
- mittlere Reiseweiten von 15 km im Mitfall 1 und 22 km im Mitfall 2

Betriebskosten

- In Mitfall 2b höhere Kapitalkosten der Fahrzeuge als in Mitfall 1b, da damit gerechnet wurde, dass Züge aus Frankfurt in Doppeltraktion bis Homberg durchfahren.

Zusammenstellung der Eckdaten für die Betriebskosten			
Reaktivierung Treysa - Homberg(Efze)			
		Standi Planfall Kanonenbahn V1b	Standi Planfall Kanonenbahn V2b
Betriebskosten SPNV			
Nutzungsdauer in Jahren	Jahre	30	30
Kapitalkosten Fahrzeuge	Tsd. EUR/a	165	353
zeitabh. Unterhaltungskosten für FZ	Tsd. EUR/a	36	71
laufleistungsabh. Unterhaltungskosten für FZ	Tsd. EUR/a	141	276
Energiekosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	123	241
Personalkosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	306	306

Nutzen-Indikatoren

Fahrgastnutzen und ÖPNV-Fahrgeld			
Reaktivierung Treysa - Homberg(Efze)			
		Kanonenbahn V1c geteilte 490	Kanonenbahn V2c geteilte 490
Saldo Reisezeit Erwachsene [h/Tag]	h/d	-219	-268
Saldo Reisezeit Schüler [h/Tag]	h/d	-13	-9
Saldo Reisezeitgewinne in Stunden pro Jahr	Tsd.h/a	-69	-83
Kosten pro eingesparte Reisestunde	Euro/h	6.60	6.60
Saldo Fahrgastnutzen	Tsd. EUR/a	456	545
Beförderungsleistungsänderung ÖPNV	Tsd. Pkm/a	4,800	7,154
Erlöse pro pkm	EUR/km	0.13	0.13
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	Tsd. EUR/a	624	930

CO2-Belastungen und Schadstoffemissionen			
Reaktivierung Treysa - Homberg(Efze)			
		Kanonenbahn V1c geteilte 490	Kanonenbahn V2c geteilte 490
Saldo CO2-Emissionen Betrieb MIV	to/a	-409	-616
Saldo CO2-Emissionen Betrieb ÖPNV	to/a	-33	-37
Saldo CO2-Emissionen Fahrzeugherstellung MIV	to/a	-132	-199
Saldo CO2-Emissionen Fahrzeugherstellung ÖPNV	to/a	13	17
Saldo CO2-Emissionen Infrastrukturherstellung ÖPNV	to/a	398	361
Saldo CO2-Emissionen gesamt	to/a	-163	-473
Kostensatz CO2-Emissionen	E/to	-670	-670
Saldo CO2-Emissionen	Tsd. EUR/a	109	317
Schadstoffkosten pro Jahr im MIV		13	19
Schadstoffkosten pro Jahr im ÖPNV		1	1
Saldo Schadstoffe	Tsd. EUR/a	14	20

Unfallkosten			
Reaktivierung Treysa - Homberg(Efze)			
		Kanonenbahn V1c geteilte 490	Kanonenbahn V2c geteilte 490
Saldo Unfallkosten MIV	Tsd. EUR/a	274	412
Saldo Unfallkosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	-96	-90
Saldo der Unfallkosten	Tsd. EUR/a	178	322

Nutzen-Indikatoren

Nutzwertanalytische Indikatoren			
Reaktivierung Treysa - Homberg(Efze)			
		Kanonenbahn V1c geteilte 490	Kanonenbahn V2c geteilte 490
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionskosten	Tsd. EUR/a	32	32
Nutzen anderer Netznutzer	Tsd. EUR/a		
Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme	Tsd. EUR/a	47	66
Primärenergieverbrauch	Tsd. EUR/a	26	14
Daseinsvorsorge	Tsd. EUR/a	1,577	2,098
Summe	Tsd. EUR/a	1,682	2,210

Fazit

- Die Reaktivierung der Kanonenbahn weist ein relevantes Nachfragepotenzial auf und verbessert die Erreichbarkeit der Oberzentren Marburg, Gießen und Frankfurt.
- Gutachterliche Ersteinschätzung:
Ob die Reaktivierung der Kanonenbahn bei einer Standardisierten Bewertung nach dem Verfahren 2016+ einen Nutzen-Kosten-Wert über 1,0 erreichen kann, ist von den tatsächlichen Investitionskosten abhängig. Diese dürften 70 Mio. € (Mitfall 1 ohne Elektrifizierung) bzw. 90 Mio. € (Mitfall 2 mit Elektrifizierung) (Preisstand 2022) nicht überschreiten, damit die Strecke Förderfähig wäre.
- Mitfall 2 ist etwas teurer im Hinblick auf Betriebskosten (Fahrzeugbedarf) und Investitionskosten (Elektrifizierung), bietet aber durch die Direktverbindung Richtung Marburg, Gießen und Frankfurt und bessere Anschlüsse Richtung Kassel eine bessere Erreichbarkeit, kann mehr Nachfrage verlagern und so mehr Nutzen generieren.

VERKEHR UND MOBILITÄT



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTUR



IEDLUNGSENTWICKLUNG UND FINANZEN



PROGNOSE REGIONALER ENTWICKLUNGEN

