

Beschlussvorlage

Datum	Abteilung/ Dienst	Aktenzeichen
29.07.2026	10.1 Büro Landrat	10.1 – Solmsbachtalbahn

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsaktion	Beratungsergebnis
Kreisausschuss	05.08.2026	Beschluss	
Bauausschuss	24.08.2026	Beschluss	

Die Mittel stehen im Budget haushaltsrechtlich zur Verfügung

- PSP / CO

Anlage(n):

1. Vorstudie 2022 Reaktivierung
2. Machbarkeitsstudie
3. Landtagsdrucksache Kleine Anfrage
4. Appell vom 18.08.2026
5. 2026_08_24 Reaktivierung Solmsbachtalbahn Machbarkeitsstudie.pptx

Betreff:

Reaktivierung der Solmsbachtalbahn

1 BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Die Gremien nehmen die Machbarkeitsstudie und die fiskalische und sachbezogene Würdigung zur Kenntnis.
2. Von der Fortsetzung weiterer Planungen wird aktuell aus den dargestellten Gründen abgesehen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt - in Abstimmung mit den direkt betroffenen Städten und Gemeinden - darauf hinzuwirken, die ehemalige Trasse der Solmsbachtalbahn weiterhin freizuhalten, um so bei günstigen Entwicklungen im Umfeld der Bahn weiterhin die Möglichkeit einer Reaktivierung zu haben.

2 ZIELE, ALTERNATIVEN UND KONSEQUENZEN

2.1 Ziele

Ziel ist die Vorhaltung eines wirtschaftlich sinnvollen Angebots im ÖPNV unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Kreises und bei Vermeidung unwirtschaftlicher Doppelstrukturen.

2.2 Alternative/n zum Beschluss/Entscheidungsvorschlag:

kostenintensiver Beginn von Planungsarbeiten

2.3 Finanzielle Auswirkungen/Folgekostenbelastungen:

siehe Machbarkeitsstudie

2.4 Auswirkungen, die Frauen anders oder in stärkerem Maße als Männer betreffen:

entfällt

2.5 Besondere Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen:

entfällt

2.6 Befristung der Regelung/en:

entfällt

2.7 Auswirkungen auf die demographische Entwicklung im Lahn-Dill-Kreis:

entfällt

2.8 Gibt es unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit eine Alternative, die energie-, ressourceneffizienter oder klimafreundlicher ist?

entfällt

3 BEGRÜNDUNG

Um den aktuellen Sachverhalt beurteilen zu können, ist es wichtig die historische Entwicklung ebenso zu beachten, wie die Entstehung der Machbarkeitsstudie und die Würdigung u.a. auch in einem interkommunalen Abstimmungsprozess unter Berücksichtigung der haushaltswirtschaftlichen Situation des Kreises und der Städte und Gemeinden.

Dies wird nachfolgend dargestellt und dann folgt abschließend die wirtschaftliche und die inhaltliche Würdigung.

a) Historie

In Deutschland wurden in den Jahren 1950 bis 2020 mehr als 15 000 Kilometer Bahnstrecke stillgelegt und abgebaut. Mehr als jeder vierte Streckenkilometer wurde damit in diesem Zeitraum stillgelegt:

Stilllegungen entsprechen der Länge des kompletten früheren Streckennetzes der DDR

	Streckennetz (in km)			Veränderung (in km)		
	1955	1989	2019	1955-1989	1989-2019	Insgesamt
Ost (mit West-Berlin)	16 134	14 035	11 567	-2 099	-2 468	-4 567
West (ohne West-Berlin)	37 551	30 015	26 827	-7 536	-3 188	-10 724
Deutschland (heutiger Gebietsstand)	53 685	44 050	38 394	-9 635	-5 656	-15 291

Hinweis: Die Tabelle zeigt die Länge des öffentlichen Streckennetzes der Eisenbahn in Kilometern für Ost- (mit Berlin), West- (ohne Berlin) und Gesamtdeutschland in den Jahren 1955, 1989 und 2019. Der hintere Teil der Tabelle gibt die Veränderung des Streckennetzes an, die letzte Spalte beschreibt die Veränderung zwischen 1955 und 2019. Die Daten zur Netzlänge sind verschiedenen Jahrgängen der Statistischen Jahrbücher des Deutschen Reichs, der Bundesrepublik Deutschland, des Saargebiets/Saarlandes und der Deutschen Demokratischen Republik sowie aus Statistisches Bundesamt (2020) und Eisenbahn-Bundesamt (2020) entnommen und auf den jeweiligen Gebietsstand umgerechnet worden. Definition des Streckennetzes: Betriebslänge, Schmalspur und Normalspur, Privat- und Staatsbahn, Haupt- und Nebenbahnen.

Quelle: Darstellung des ifo Instituts.

© ifo Institut

Hintergrund war der wachsende Individualverkehr und verbunden mit der Streckenstilllegung der Verzicht auf wirtschaftlich im engeren Sinne nicht mehr rentable Strecken insbesondere in der ländlichen Region, also in der Regel sogenannte Nebenstrecken. Betroffen davon waren im Lahn-Dill-Kreis u.a. folgende Strecken:

- Dillenburg – Wallau
- Haiger – Breitscheid
- Dillenburg – Ewersbach
- Niederwalgern – Herborn
- Herborn- Rennerod
- Ulmtalbahn (Stockhausen- Beilstein)
- und auch die Solmsbachtalbahn.

Die Strecke der Solmsbachtalbahn wurde am 1. November 1912 eröffnet und führte von Grävenwiesbach, dem Endbahnhof der Taunusbahn, zum Bahnhof Albshausen. Personenverkehr bestand bis Wetzlar bzw. Gießen.

Auf dem Streckenabschnitt Grävenwiesbach–Albshausen ging das Verkehrsaufkommen in den 1970er- und 1980er-Jahren kontinuierlich zurück. Im Jahr 1985 wurde der Personenverkehr und im Jahr 1988 der Güterverkehr zwischen Grävenwiesbach und Albshausen eingestellt.

Mit der Einstellung des Verkehrs am 28. Mai 1988 war dieser Abschnitt gänzlich stillgelegt. 1990 begann im Lahn-Dill-Kreis der Abbau der Strecke. Die Brücken über die dem Tal folgende Landesstraße 3053 wurden aufgrund der niedrigen Durchfahrtshöhe ausnahmslos abgebaut. Das Gleisbett ist nicht mehr vorhanden und der ehemalige Streckenverlauf ist teilweise nur schwer nachvollziehbar.

Die Strecke hatte bis zu ihrer Stilllegung folgende Haltestellen:

- Brandoberndorf
- Kraftsolms
- Neukirchen
- Bonbaden
- Braunfels - Oberndorf
- Albshausen

Die Streckenstilllegung erfolgte durch den Bund bzw. die Deutsche Bundesbahn, partiell auch durchaus gegen kommunale Widerstände, die in der Regel aber nur sehr eingeschränkte Beachtung fanden. Die Erträge aus der jeweiligen Stilllegung (Gebäudeverkäufe/ Verkäufe von Grundstücken etc.) verblieben bei Bund bzw. der Deutschen Bahn.

Die Bahnstrecke ist auf ihrer gesamten Länge noch für den Bahnbetrieb gewidmet. Auf der ca. 16 Kilometer langen Strecke von Brandoberndorf nach Albshausen sind die Gleisanlagen nicht mehr vorhanden, ebenso sind zahlreiche Kreuzungsbauwerke sanierungsbedürftig oder auch nicht mehr vorhanden. Die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Bahnübergänge sind nicht mehr existent.

Der Burgsolmser Tunnel ist noch vorhanden, allerdings ist der Tunnel mindestens im Bereich der Voreinschnitte verfüllt. Informationen, ob der gesamte Tunnel verfüllt ist, liegen nicht vor.

b) Vorgutachten

Im Jahr 2022 wurde ein Vorgutachten vorgelegt (Anlage 1), das für drei stillgelegte Bahnstrecken die Frage der möglichen Reaktivierung beleuchtete. Begründet ist die Vorstudie damit, dass das Land Hessen als Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende und der Klimaschutzziele ein digital vernetztes, klimaschonendes und leistungsfähiges Verkehrssystem sah und die Prüfung der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken als möglicher Baustein sein könnte.

Aus diesem Grund wurden insgesamt 67 Strecken untersucht und für 24 Strecken dann (abstrakt) ein relevantes Potenzial für eine Reaktivierung ermittelt. In diesem Zuge wurde auch die Strecke Brandoberndorf – Albshausen (Solmsbachtalbahn) identifiziert.

Neben der Solmsbachtalbahn, wurde in diesem Vorgutachten auch die ehemalige Dietzhöltzbahn und auch die Weiltalbahn betrachtet. In allen drei Fällen kam die Vorstudie zu dem Ergebnis, dass die Reaktivierung nicht wirtschaftlich sei; für die Solmsbachtalbahn wurde festgestellt:

- Für **Vorzugsvariante 2.0.C** wurden ergänzend die fakultativen Teilindikatoren „Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch“ und „Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte“ berechnet.
- Die beiden Teilindikatoren verbessern das Bewertungsergebnis spürbar, dennoch übersteigen die Kosten weiterhin den Nutzen. Durch weitere Optimierungen in den Betriebskonzepten könnte ggfs. ein zusätzlicher Nutzen generiert werden, um das Ergebnis weiter zu verbessern. **Ein Wert deutlich über 1,0 erscheint unter den gegebenen Randbedingungen unwahrscheinlich.**
- Somit ist das Vorhaben weiterhin als **volkswirtschaftlich nicht sinnvoll** anzusehen.
- Die im Verkehrsmodell ermittelten **Fahrgastzahlen** für die Solmsbachtalbahn **rechtfertigen derzeit keine Reaktivierung**. Sollten sich die Strukturen entlang der Strecke (z. B. durch neue Wohn- oder Gewerbegebiete) verändern, würde sich dies positiv auf die Nachfrage und somit das Bewertungsergebnis der Solmsbachtalbahn auswirken.
- Daher wird empfohlen, trotz des derzeit nicht ausreichenden Ergebnisses, darauf hinzuwirken, die **ehemalige Trasse der Solmsbachtalbahn weiterhin freizuhalten**.

Vor diesem Hintergrund hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund zusammen mit der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH als gemäß der in Hessen zuständigen Aufgabenträgerorganisation eine Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Reaktivierung der Solmsbachtalbahn ausgeschrieben.

c) Machbarkeitsstudie

Die entsprechende Machbarkeitsstudie datiert vom 3. Juni 2025 und wurde im Sommer 2025 vorgelegt.

Diese Machbarkeitsstudie (siehe Anlage 2) stellt zunächst u.a. fest:

- Die Solmsbachtalbahn ist im Abschnitt zwischen Brandoberndorf und Albshausen komplett abgebaut, lediglich das Planum, teilweise mit Schotterbett, ist noch erkennbar.
- Dies trifft auch für die ehemaligen Bahnsteiganlagen zu.
- Durch den Bewuchs an und auf dem Bahndamm ist derzeit keine durchgängige Begehung möglich, wenn nicht zuvor freigeschnitten wird.
- Im jetzigen Zustand ist auch keine Geländeaufnahme möglich.
- Eine technische Sicherung wie Lichtzeichen- oder Schrankenanlagen sind an den Bahnübergängen (BÜ) nicht mehr vorhanden. Anlagen der Sicherungstechnik sind ebenfalls nicht mehr vorhanden.
- Die Brücken, alle Eisenbahnüberführungen, wurden teilweise komplett einschließlich der Widerlager zurückgebaut.
- Im Ortsteil Burgsolms-Oberndorf liegt der ca. 100 m lange Burgsolms-Tunnel. Seine Portale sind nicht mehr erkennbar, da die Einschnitte komplett verfüllt wurden.
- Die ehemaligen Bahnhofsgebäude auf der Strecke sind in der Regel noch vorhanden, wurden aber von der Bahn veräußert und werden überwiegend heute als Wohnhäuser genutzt.

Zu den grundsätzlichen Eigentumsverhältnissen bezüglich der ehemaligen Bahnstrecke wird auf die Ausführungen auf Seite 39/40 der Machbarkeitsstudie verwiesen.

d) Abstimmungsprozess

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden wiederholt mit den Städten und Gemeinden zwecks der Abklärung des weiteren Vorgehens besprochen. Zuletzt erfolgte dies in der Bürgermeisterdienstver-sammlung am 20. Mai 2026.

Mit den Standortkommunen wurde bereits am 18. März 2026 dazu konkret ein Abstimmungsgespräch geführt, dessen finales Ergebnis wie folgt dokumentiert ist:

- Die Solmsbachtalbahn wäre ein Parallelsystem, welches den Busverkehr nicht ersetzt.
- Die benannte Strecke ist mit dem Auto fahrbar und es sind keine Hindernisse bekannt.
- Kosten-Nutzen stehen in keinem angemessenen Verhältnis.
- Es besteht keine Förderfähigkeit.
- Das derzeit absehbare jährliche Defizit wäre allein von der kommunalen Seite zu tragen.
- Pendlerbewegungen über diesen Weg nach Frankfurt bestehen nicht.

Im letzten Jahr war die Reaktivierung der Solmsbachtalbahn auch Gegenstand von Anfragen und Anträgen im Kreistag, aber auch einer kleinen Anfrage im Landtag. Diese kleine Anfrage ist als Anlage 3 beigefügt.

Die kleine Anfrage macht deutlich, dass aufgrund des der Landesregierung nicht vorliegenden Nachweises einer verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Reaktivierung keine Landesmittel derzeit eingeplant sind und insofern die Kosten allein auf kommunaler Ebene zu tragen wären.

e) fiskalische Würdigung

Grundsätzlich ist vor der fiskalischen Würdigung darauf hinzuweisen, dass die Vorgaben des § 12 GemHVO zu beachten sind; dort ist geregelt:

„(1) Bevor Investitionen von erheblicher Bedeutung beschlossen werden, ist unter mehreren in Betracht kommenden Möglichkeiten durch einen Wirtschaftlichkeitsvergleich, mindestens einen Vergleich der Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Folgekosten, die für die Gemeinde wirtschaftlichste Lösung zu ermitteln.

(2) Auszahlungen und Verpflichtungsermächtigungen für Baumaßnahmen dürfen erst veranschlagt werden, wenn Pläne, Kostenberechnungen und Erläuterungen vorliegen, aus denen die Art der Ausführung, die Kosten der Maßnahme, des Grunderwerbs und der Einrichtung sowie die voraussichtlichen Jahresraten unter Angabe der Kostenbeteiligung Dritter und ein Bauzeitplan im Einzelnen ersichtlich sind. ...“.

Dieser Hinweis ist deswegen von Bedeutung, da die Machbarkeitsstudie lediglich die Qualität einer Kostenschätzung, nicht aber einer erforderlichen Kostenberechnung hat. Insofern gilt dies natürlich auch angeleitet für die Folgekosten.

Zudem sind Schallschutzmaßnahmen und Umweltausgleichsmaßnahmen in die Kostenschätzungen der Machbarkeitsstudie nicht eingeflossen und wären im Rahmen ergänzend zum beauftragendem Gutachten noch zusätzlich zu ermitteln. Die Studie führt zudem dazu selbst aus: „Die ausgewiesenen Investitionen unterstellen somit DB-Standard und beinhalten Baukosten inkl. Zuschlag von 30% aufgrund **der groben Planungstiefe** einer Machbarkeitsstudie. Der Preisstand der Investitionen bezieht sich auf das Jahr 2023.“

Es ist also bei der Bewertung der Kosten ergänzend zu beachten, dass der Baukostenindex in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist und vermutlich u.a. aufgrund der Investitionen im Rahmen des „Sondervermögens“ des Bundes im Bereich der Infrastruktur auch weiter ansteigen wird.

Trotz dieser zu beachtenden Ungenauigkeiten kommt die Machbarkeitsstudie auf der Basis „der groben Planungstiefe“ bereits zu folgenden Ergebnissen:

- Die Investitionskosten für eine Reaktivierung der Strecke belaufen sich bei einem eingleisigen Ausbau auf **120,3 Mio. €**.
- Jährliche Kapitalkosten von **2,62 Mio. €**.
- Die Unterhaltungskosten für die Infrastruktur belaufen sich auf jährlich rund **481.900 €**.
- Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,93 kann der Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der geplanten Maßnahme nicht erbracht werden.

Die Machbarkeitsstudie kommt insgesamt zu folgender Bewertung:

„Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,93 kann für die Vorzugsvariante 2.0.C nicht der Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und somit der Förderwürdigkeit erbracht werden. Auch unter Berücksichtigung der fakultativen Teilindikatoren ‚Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch‘ und ‚Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte‘ übersteigt der Kapitaldienst der Infrastruktur den Nutzen des Projekts.“

Im Zuge der haushaltswirtschaftlichen Betrachtung ist auch zu bedenken, dass der Lahn-Dill-Kreis bereits derzeit eine überdurchschnittlich hohe Verschuldung hat und sich aufgrund eines fehlenden Haushaltsausgleichs (Rücklagen sind aufgebraucht und eine freie, ungebundene Liquidität ist nicht mehr vorhanden) unter den Vorgaben der Haushaltskonsolidierung steht.

Der Kapitaldienst und die prognostizierte nicht mögliche kostendeckende Bewirtschaftung der Solmsbachalbahn im Falle der Reaktivierung wären über die Kreisumlage auch von den Städten und Gemeinden mitzufinanzieren. Hier sei der Hinweis erlaubt, dass im engeren Sinne keine der 23 Städte und Gemeinden den Haushalt 2026 ausgleichen kann.

f) inhaltliche Würdigung

Die Machbarkeitsstudie selbst gelangt zu der nachfolgenden inhaltlichen Bewertung:

„Die im Verkehrsmodell ermittelten Fahrgastzahlen für die Solmsbachalbahn rechtfertigen derzeit keine Reaktivierung. Sollten sich die Strukturen entlang der Strecke (z. B. durch neue Wohn- oder Gewerbegebiete) verändern, würde sich dies positiv auf die Nachfrage und somit auf das Bewertungsergebnis der Solmsbachalbahn auswirken.“

Aus diesem Grund spricht die Machbarkeitsstudie folgende Empfehlung aus:

„Daher wird empfohlen, trotz des derzeit nicht ausreichenden Ergebnisses, darauf hinzuwirken, die ehemalige Trasse der Solmsbachalbahn weiterhin freizuhalten, um so bei günstigen Entwicklungen im Umfeld der Bahn weiterhin die Möglichkeit einer Reaktivierung zu haben.“

Ergänzend ist dabei auch zu beachten, dass insbesondere nach der Stilllegung der Strecke im ÖPNV ein Busstreckennetz aufgebaut wurde, dass auch im Fall der Reaktivierung weiterhin fortbestehen wird. Insofern würden mit der Reaktivierung Doppelstrukturen aufgebaut, die dazu führen, dass parallele Strukturen insofern entstehen würden, als dass ein Angebot auf Schiene neben einem Angebot auf der Straße entstehen würde und vorhanden wäre und finanziert werden müsste.

Überdies ist auch zu beachten, dass aktuelle Bedarfsberechnungen den sich im Lahn-Dill-Kreis vollziehenden demographischen Wandel nur unzureichend berücksichtigen. Der Lahn-Dill-Kreis hatte um die Jahrtausendwende eine Einwohnerzahl von ca. 263.000. Aktuell sind etwas weniger als 254.000 Menschen im Lahn-Dill-Kreis beheimatet. Nach einer aktuellen Bevölkerungsprognose sinkt die Einwohnerzahl bis 2050 auf ca. 234.000 Einwohner bei einem gleichzeitig weiter steigenden Altersdurchschnitt. Dies hat zur Konsequenz, dass die Anzahl der potentiellen Nutzer des ÖPNV (Schülerinnen und Schüler und Arbeitnehmer etc.) in dem Prognosezeitraum auch deutlich sinken wird. Dies hat Auswirkungen auf den Bedarf und die Frage der Auslastung.

Zudem bestehen über Wetzlar/ Gießen bzw. Limburg derzeit gute Anbindungen in das Rhein-Main-Gebiet.

g) Fazit

Sowohl die fiskalischen als auch inhaltlichen Aspekte einer Reaktivierung wurden dargestellt und bewertet.

Selbst ein der Streckenreaktivierung sehr positiv gegenüber eingestellter Fachbeitrag unter den Titel „15.000 Kilometer Bahnstrecken weniger als vor 70 Jahren in Deutschland– Ost und West

gleichermaßen betroffen“ von den Autoren Stefanie Gäbler, Manuela Krause und Felix Rösel stellt fest:

„Streckenreaktivierungen sind mit nicht unerheblichen Kosten verbunden, dürften aber häufig schneller realisierbar sein als ein kompletter Streckenneubau. Für Reaktivierungen kommen insbesondere solche Teile des früheren Streckennetzes in Frage, die erst vor wenigen Jahren stillgelegt und noch nicht entwidmet wurden. In den 1990er Jahren wurden Bahnstrecken häufig nicht mehr komplett abgebaut und entwidmet, sondern lediglich der Bahnverkehr eingestellt. Anders als im Falle der bis zur Wiedervereinigung oft vollständig entfernten Strecken existieren hier somit noch Trassen oder sogar teilweise das Gleisbett. Voraussetzung für eine Aktivierung sind jedoch neben einer entsprechenden Nachfrage eine geeignete Einbeziehung der betroffenen Akteure und eine breite Akzeptanz, zum Beispiel auch durch Anwohnerinnen und Anwohner in der Nähe von zu reaktivierenden Strecken.“

Kosten und Nutzen von Bahnstreckenreaktivierungen müssen in jedem Einzelfall sorgfältig geprüft werden. Die politischen Rahmenbedingungen für Reaktivierungen im Schienenverkehr wurden in den vergangenen Jahren bereits geschaffen. So fördert der Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, das den Ländern Finanzmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gewährt, auch Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken. Dabei werden mittlerweile bis zu 90% der Baukosten für diese Vorhaben übernommen. Daneben haben auch einzelne Bundesländer Maßnahmen zur Reaktivierung von Bahnstrecken ergriffen und stellen ebenfalls finanzielle Mittel bereit, um insbesondere auch ländliche Räume wieder besser an den Schienenverkehr anzubinden“

Quelle: ifo Dresden berichtet 4/2021

siehe: https://www.ifo.de/DocDL/ifoDD_21-04_03-06_Gaebler.pdf

Im konkreten Fall stehen derzeit Kosten und Nutzen in keinem vertretbaren Verhältnis und die Machbarkeitsstudie bewertet eine Reaktivierung als

- Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,93 kann für die Vorzugsvariante 2.0.C **nicht der Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und somit der Förderwürdigkeit erbracht werden.**
- Die im Verkehrsmodell ermittelten Fahrgastzahlen für die Solmsbachtalbahn rechtfertigen derzeit **keine Reaktivierung.**
- Daher wird empfohlen, trotz des derzeit nicht ausreichenden Ergebnisses, darauf hinzuwirken, die ehemalige Trasse der Solmsbachtalbahn weiterhin freizuhalten, um so bei günstigen Entwicklungen im Umfeld der Bahn weiterhin die Möglichkeit einer Reaktivierung zu haben.

Die empfohlene Einbeziehung der betroffenen Akteure ist erfolgt; das Votum ist eindeutig und wurde dargestellt.

Es erscheint wichtig, die Entscheidung auf der Basis der „harten Fakten“ zu treffen. Diese „harten Fakten“ widerlegen bereits wiederholt in der heimischen Presse vorgetragene Wünsche Einzelner nach der Reaktivierung.

In Ergebnis wird aus diesem Grunde vorgeschlagen,

- **derzeit von einer wirtschaftlich und sachlich nicht begründbaren Reaktivierung abzusehen**
- **zum aktuellen Zeitpunkt aus diesem Grunde von weiteren, zudem auch kostenintensiven Planungen Abstand zu nehmen,**
- **aber - in Abstimmung mit den direkt betroffenen Städten und Gemeinden - darauf hinzuwirken, die ehemalige Trasse der Solmsbachtalbahn weiterhin freizuhalten, um so bei günstigen Entwicklungen im Umfeld der Bahn weiterhin die Möglichkeit einer Reaktivierung zu haben.**

Eine Reaktivierung ist ohne eine Bezuschussung und finanzielle Unterstützung von Bund und Land unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht darstellbar. Ohne Beachtung des Konnexitätsprinzips

und bei ausschließlicher Verlagerung der Investitions- und Betriebskosten auf die kommunale Ebene würden dort die bereits bestehenden Haushaltsprobleme weiter verschärft. Auch sind die diese Thematik im weiteren Sinne tangierenden Vorgaben der Hessischen Landkreisordnung (HKO) zu beachten:

§ 9 HKO Vermögen und Einkünfte

„Der Landkreis hat sein Vermögen und seine Einkünfte so zu verwalten, dass die Kreisfinanzen gesund bleiben. Auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kreisangehörigen und Gemeinden ist Rücksicht zu nehmen.“

§ 16 Öffentliche Einrichtungen

*„Der Landkreis hat die Aufgabe, im Rahmen seines Wirkungsbereichs und **in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit** die für die Kreisangehörigen erforderlichen wirtschaftlichen, sozialen, sportlichen und kulturellen öffentlichen Einrichtungen bereitzustellen.“*

Vergleichbare Regelungen für die Städte und Gemeinden, die mittelbar von der Kostenübernahme im Falle der Reaktivierung tangiert werden, formuliert die Hessische Gemeindeordnung in den §§ 10 und 19.

Die Gremien werden gebeten, die Machbarkeitsstudie und ihre Bewertung zur Kenntnis zu nehmen und sich dem Vorschlag zum weiteren Vorgehen anzuschließen.

gez.: Carsten Braun
Landrat

ABWEICHENDER BESCHLUSS: (bei Abweichung von der Beschlussempfehlung vom Sitzungsdienst auszufüllen)