



HESSISCHER LANDTAG

08. 04. 2026

Kleine Anfrage

Sascha Meier (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 10.03.2026

Carlsbahn Holzape-Viadukt

und

Antwort

Minister für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat

Vorbemerkung Fragesteller:

Das historische Carlsbahn Holzape-Viadukt in Trendelburg-Wülmersen, ein bedeutendes Industriedenkmal der Carlsbahn von 1848 und Teil der regional bedeutsamen Radwegeinfrastruktur (unter anderem Diemelradweg), befindet sich in einem derart schlechten baulichen Zustand, dass sein Einsturz befürchtet wird. HessenForst als Eigentümer hat einen Abrissantrag gestellt, der nach öffentlichem Protest und politischen Initiativen ausgesetzt wurde; zugleich fordern lokale Gremien und Bürgerinnen und Bürger den Erhalt und die Sanierung des Bauwerks.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wissenschaft und Forschung, Kunst und Kultur wie folgt:

Frage 1 Wann ist der Antrag von HessenForst auf Abbruch des Carlsbahn Holzape-Viadukts in Trendelburg-Wülmersen bei der zuständigen Behörde eingegangen?

Der Antrag ging am 10. November 2025 beim Landesamt für Denkmalpflege Hessen (LfDH) ein. Die Übermittlung erfolgte mit Anschreiben von HessenForst vom selben Tag.

Frage 2 Welche Entscheidung hat das Landesamt für Denkmalpflege Hessen bislang über den Abbruchantrag getroffen?

Das LfDH hat keine Zustimmung zum Abbruchantrag erteilt. Die Herstellung der Notsicherung, die Erarbeitung einer Schadenskartierung und eine darauf Bezug nehmende Instandsetzungskonzeption wurden gefordert.

Frage 3 Wie bewertet die Landesregierung die denkmalfachliche Bedeutung des Carlsbahn Holzape-Viadukts?

Beim Holzape-Viadukt handelt es sich um eine dreibogige Eisenbahnbrücke, die als Teil der sogenannten Carlsbahn errichtet wurde. Diese bildete den ersten Abschnitt der Kurhessischen Eisenbahn, die ab 1845 von der privaten Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft ausgebaut wurde. Der Streckenabschnitt zwischen Hümme und Bad Karlshafen, zu dem auch das Brückenbauwerk gehört, wurde am 30. März 1848 eröffnet. Er war bis zum 25. September 1966 für den Personenverkehr und bis zum 27. September 1986 für den Güterverkehr in Betrieb. Speziell für die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn entwickelte und baute die Firma Henschel & Sohn in Kassel mit dem „Drachen“ die erste dort konstruierte Dampflokomotive. Nach der Taunusbahn in Südhessen ist die Carlsbahn die zweitälteste Eisenbahnlinie Hessens und besitzt daher eine besondere Bedeutung für die Verkehrs- und Eisenbahngeschichte des Landes. Das Eisenbahnviadukt ist als Kulturdenkmal gemäß § 2 Abs. 1 Hessisches Denkmalschutzgesetz aus geschichtlichen, technischen und künstlerischen Gründen im Denkmalverzeichnis eingetragen.

Frage 4 Hat das für HessenForst zuständige Ministerium dem beantragten Abriss zugestimmt?

Frage 5 Falls Frage 4 verneint wird: Welche Gründe waren für die ausbleibende Zustimmung maßgeblich?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam wie folgt beantwortet:

Nein, die Entscheidung auf Antragstellung zum Abriss der Brücke wurde in operativer Zuständigkeit des Landesbetriebs HessenForst (LBHF) eigenverantwortlich getroffen.

Frage 6 Liegt im Fall des Carlsbahn Holzape-Viadukts ein Dissens zwischen den beteiligten Ressorts der Landesregierung vor?

Frage 7 Falls Frage 6 bejaht wird: Welche Stelle ist nach Auffassung der Landesregierung für die abschließende Entscheidung zuständig?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam wie folgt beantwortet:

Nein, alle beteiligten Ressorts befinden sich im gegenseitigen Austausch und arbeiten an einer tragfähigen Lösung.

Frage 8 Welche Varianten zur Sicherung oder Sanierung des Carlsbahn Holzape-Viadukts wurden seitens der Landesregierung bislang geprüft?

Ein entsprechendes Sicherungskonzept wird aktuell erstellt.

Frage 9 Welche Kostenansätze liegen der Landesregierung für die in Frage 8 genannten Varianten jeweils vor?

Die derzeit vorliegende Kostenschätzung des mit der Entwicklung des Sicherungskonzeptes und aktuell auch zu Sanierungsfragen beauftragten Ingenieurbüros basiert auf überschlägigen Annahmen, ohne vertiefte Bauwerksuntersuchungen. Unter dieser Prämisse lauten erste Kostenschätzungen auf rund 700.000 Euro.

Frage 10 Welche konkreten Handlungsmöglichkeiten wird die Landesregierung nutzen, um einen Abriss des Carlsbahn Holzape-Viadukts abzuwenden?

Seitens der Landesregierung werden verschiedene Möglichkeiten einer Sanierung und Verkehrssicherung und dafür verfügbare Finanzierungsoptionen in Betracht gezogen.

Wiesbaden, 31. März 2026

In Vertretung:
Daniel Köfer