Pressemitteilung der Unabhängigen Kelkheimer Wählerinitiative (ukw)
15.11.2026

Kann Kelkheim sich „Hornau West“ leisten?

„Die Unabhängige Kelkheimer Wählerinitiative (ukw) legt großen Wert auf eine solide, verantwortungsvolle und transparente Planung einer möglichen Bebauung von Hornau West. Die Kommunalpolitik trägt schließlich die Verantwortung für die städtischen Finanzen, und damit für Kelkheims Zukunft“, stellt ukw-Fraktionsvorsitzende Doris Salmon klar. Deshalb sollten zunächst die zu erwartenden Kosten ermittelt und den finanziellen Möglichkeiten der Stadt gegenübergestellt werden. Ebenso wichtig sei eine klare Bewertung der Notwendigkeit und des konkreten Nutzens der Maßnahme. „Erst auf dieser Grundlage kann verantwortungsvoll entschieden werden, ob und in welchem Umfang Kelkheim dieses Projekt finanziell leisten und umsetzen kann“, so ukw-Fraktionsvorsitzender Wolfgang Coy.

In der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Stellungnahme zum Bürgerentscheid heißt es, dass „Fördermittel, Erschließungsbeiträge und andere Einnahmen einbezogen werden“ müssen. Das sei grundsätzlich richtig und selbstverständlich zu berücksichtigen. Entscheidend sei jedoch, welche finanziellen Belastungen am Ende tatsächlich bei der Stadt verbleiben. „Auch unter Einbeziehung möglicher Fördermittel und Einnahmen ist davon auszugehen, dass Kelkheim einen erheblichen Millionenbetrag aus dem eigenen Haushalt aufbringen müsste“, ergänzt ukw-Finanzexpertin Birte Reiter.

Um eine realistische Vorstellung von den möglichen finanziellen Auswirkungen des Projekts zu erhalten, hat die ukw die nachfolgend aufgeführten Kostenpositionen recherchiert und zusammengestellt. Sie sollen transparent machen, in welcher Größenordnung sich die Belastungen für die Stadt Kelkheim bewegen könnten und damit eine fundierte Grundlage für die weitere Diskussion und Bewertung des Projekts schaffen.

Erschließungskosten: Straßen, Wege und weitere Infrastruktur

Für die Erschließung von Hornau West – also insbesondere für den Bau von Straßen, Wegen und weiterer notwendiger Infrastruktur – gelte grundsätzlich: **10 % der Kosten trägt die Stadt, 90 % werden auf die künftigen Eigentümer der Baugrundstücke umgelegt.**

Dabei sei jedoch zu berücksichtigen, dass die Stadt selbst Eigentümerin eines erheblichen Teils der Flächen sein werden soll. Das Feuerwehrgrundstück macht rund **21 % des Nettobaulands von etwa 52.000 m²** aus. Einschließlich des vorgesehenen Kindergartengrundstücks liegt der Anteil der städtischen Flächen sogar bei rund **24 %**.

Die Stadt müsse sich daher nicht nur mit dem allgemeinen städtischen Anteil von 10 % an den Erschließungskosten beteiligen, sondern zusätzlich entsprechend ihrem eigenen Grundstücksanteil an der Umlage.

Wolfgang Coy stellt fest: „Damit ist davon auszugehen, dass die Stadt insgesamt rund 25 bis 30 % der Erschließungskosten selbst tragen muss.“[1]

Hinzu kämen weitere Kosten für die **Wasser- und Abwasserleitungen**. Hier gelten andere Regelungen für die Kostenverteilung, aber auch hierfür wird ein zusätzlicher finanzieller Anteil der Stadt zu berücksichtigen sein.

[1] Der Anteil hängt nicht nur von der Grundstücksgröße, sondern auch von der zulässigen Ausnutzung ab, daher wurde er etwas niedriger als der Anteil am Nettobauland angesetzt.

Bahnunterführung: Ein erheblicher Kostenfaktor für die Stadt!

Ein besonders wichtiger Kostenfaktor ist laut ukw die notwendige Bahnüberführung einschließlich der erforderlichen Rampen. Diese Kosten können nach **§ 128 Abs. 3 BauGB** nicht auf die künftigen Grundstückseigentümer umgelegt werden. Sie wären daher grundsätzlich **vollständig von der Stadt zu tragen**, soweit keine Fördermittel oder andere Finanzierungsbeiträge zur Verfügung stehen.

Welche Fördermöglichkeiten gibt es?

Eine Kostenbeteiligung des Landes oder der Bahn nach dem **Eisenbahnkreuzungsgesetz** ist nach Recherche der ukw nicht möglich. Der Grund: Es handelt sich um den **Neubau einer Bahnquerung** und nicht um den Ersatz oder die Änderung eines bereits bestehenden Bahnübergangs.

Grundsätzlich könnten jedoch Fördermittel für kommunale Straßenbaumaßnahmen nach dem **Hessischen Mobilitätsfördergesetz** infrage kommen. Der dafür zur Verfügung stehende Fördertopf sei allerdings begrenzt. Birte Reiter erklärt: „In ganz Hessen stehen dafür insgesamt rund **50 Millionen Euro** zur Verfügung. Der höchste in den vergangenen Jahren gewährte Zuschuss für eine einzelne Maßnahme lag bei rund **3,47 Millionen Euro** bei Gesamtkosten von 4,7 Millionen Euro. Das entspricht einer Förderung von etwa 74 %[2]. In der Praxis liegen die Förderbeträge allerdings häufig deutlich darunter, vielfach bei weniger als einer Million Euro. Auch die Förderquote fällt in vielen Fällen niedriger aus."

Daneben könnte geprüft werden, ob **weitere Förderprogramme**, beispielsweise ein Bundesprogramm zur Förderung von Radwegen über oder unter Eisenbahnstrecken, in Betracht kommen.

Was könnte die Bahnunterführung kosten?

Eine verlässliche Kostenschätzung ist derzeit schwierig. Die ukw hat deshalb öffentlich zugängliche Informationen zu vergleichbaren Bahnunterführungen recherchiert. Die dort genannten Gesamtkosten reichen von etwa **8,4 bis 40 Millionen Euro**. Allerdings unterscheiden sich die einzelnen Projekte erheblich, und die verfügbaren Angaben ließen keinen direkten Rückschluss darauf zu, welche Kosten bei der geplanten Unterführung in Kelkheim tatsächlich entstehen würden.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor seien insbesondere die **örtlichen Grundwasserverhältnisse**, deren Auswirkungen auf die Bauweise und die Kosten derzeit noch nicht abschließend geklärt sind.

Nach einer überschlägigen Einschätzung der Wählerinitiative könnten die Kosten für die Bahnunterführung einschließlich der Rampen **in einer Größenordnung von etwa 10 Millionen Euro liegen**. Aufgrund der derzeit bestehenden Unsicherheiten betrachtet die ukw eine Bandbreite von **etwa 5 bis 15 Millionen Euro** als eine vorsichtige erste Orientierung.

„Entscheidend ist: Selbst wenn Fördermittel eingeworben werden können, dürfte ein erheblicher Teil der Kosten bei der Stadt verbleiben. Nach unserer Einschätzung ist nicht auszuschließen, dass die Stadt möglicherweise mindestens die Hälfte der Kosten selbst finanzieren müsste", schätzen Salmon und Coy. Eine belastbare Aussage sei allerdings erst möglich, wenn eine konkrete Kostenberechnung und eine verbindliche Prüfung der Fördermöglichkeiten vorliegen.

Ankauf der benötigten Grundstücke

[2] Kreisstraße Eichenzell – Fulda, Land fördert Erneuerung der Kreisstraße K103 | Hessen Wirtschaft, 2023 höchster Förderbetrag 2,5 Mio €: Straßenerhaltung, Straßenbau, Straßenbetrieb | Hessen Wirtschaft Land fördert Erneuerung der Kreisstraße K103 | Hessen Wirtschaft

Ein weiterer wesentlicher Kostenfaktor ist der **Erwerb der Grundstücke**, die für die Umsetzung von Hornau West benötigt werden.

Das gesamte Plangebiet umfasst rund **90.327 m²**. Davon stehen nach der bisherigen Planung lediglich etwa **52.634 m² als Nettobauland** zur Verfügung. Das entspricht rund **58,3 %** der Gesamtfläche. Mehr als **41 % des Plangebiets** entfallen dagegen auf Verkehrsflächen, öffentliche Grünflächen und andere Flächen, die nicht als Bauland genutzt werden können.

Hinzu komme, dass die Stadt selbst einen erheblichen Teil des Nettobaulands benötige – unter anderem rund **11.122 m² für das angedachte Feuerwehrgrundstück, wenn die große Lösung weiterverfolgt würde**. Damit müsste insgesamt ein erheblicher Anteil der Flächen in städtisches Eigentum überführt werden.

Es sei daher davon auszugehen, dass die Stadt zur Umsetzung der Planung **in erheblichem Umfang Grundstücke erwerben muss**. Welche Kosten dadurch tatsächlich entstehen, hänge maßgeblich von den jeweiligen Grundstückspreisen und den Ergebnissen der Grundstücksverhandlungen ab.

„Für die Stadt bedeutet das: Neben den Kosten für die Erschließung und die geplante Bahnunterführung muss auch der mögliche Grundstückserwerb als wesentlicher Bestandteil der Gesamtfinanzierung berücksichtigt werden. Eine belastbare Gesamtkostenbetrachtung von Hornau West ist deshalb erst möglich, wenn auch diese Kosten realistisch ermittelt und in die Planung einbezogen werden“, führen Salmon und Coy weiter aus.

Neuer Feuerwehrstützpunkt

Ein weiterer großer Kostenfaktor ist der geplante **Neubau und die Ausstattung des Feuerwehrstützpunktes**. Auf Grundlage der verfügbaren Informationen zu einem vergleichbaren neuen Feuerwehrstützpunkt in Bad Soden[3] geht die ukw von voraussichtlichen Investitionskosten von grob **25 bis 30 Millionen Euro** aus.

Den möglichen Einnahmen aus dem Verkauf bzw. der anderweitigen Verwertung der bisherigen Feuerwehrstandorte in **Hornau, Mitte und Fischbach** stehen dabei schätzungsweise maximal **2,5 Millionen Euro** gegenüber.[4]

Auch mögliche Fördermittel von Land und Kreis dürften nach Einschätzung der ukw nur einen begrenzten Teil der Investitionskosten abdecken. Zu rechnen sei hier vorsichtig mit einem Betrag von **etwa einer Million Euro**.[5]

Damit verbliebe für die Stadt voraussichtlich ein Eigenanteil von **rund 21,5 bis 25,5 Millionen Euro** für den Bau und die Ausstattung des neuen Feuerwehrstützpunktes.

Gesamtbelastung für die Stadt

Der Feuerwehrstützpunkt ist damit neben der Erschließung und der geplanten Bahnunterführung ein weiterer erheblicher Bestandteil der finanziellen Gesamtbelastung. Nach überschlägiger Berechnung der ukw könnte allein für **Gagernspange, Erschließung und Feuerwehrstützpunkt**

[3] Bad Soden: Die Projektkosten werden auf der Website der Stadt noch mit 25,4 Mio € angegeben (plus 3.9 Mio € für das zugehörige Wohngebäude) (feuerwehr-bs.de), bei der Grundsteinlegung im November 2024 wurden aber schon Gesamtkosten von 33,4 Mio € genannt (TN, 14.11.2024). Land: 624.000 €, Kreis: 500.000 € , also rund 1,1 Mio € .

[4] Insgesamt sind das rund 3.200 qm, erhebliche Abrisskosten wären vor einer Verwertung aufzubringen.

[5] Der Fördertopf des Landes enthält 30 Millionen für ganz Hessen mit über 400 Gemeinden und weit über Tausend Feuerwehrhäusern. Ein aktuelles Beispiel: Für die neue Feuerwache Wicker (projektierte Kosten 12 Mio €) beträgt die Landesförderung 302.775 €, das sind 2,5 % der Investitionssumme, siehe Höchster Kreisblatt, 2.9.2026). Für die drei in den letzten 20 Jahren neu gebauten Kelkheimer Feuerwehrhäuser betrug der Landeszuschuss 168.000 € (Ruppertshain 2008), 290.000 € (Münster 2015) und 235.000 € (Eppenhain 2024).

ein von der Stadt zu finanzierendes Investitionsvolumen von **rund 30 Millionen Euro** entstehen.

Da keine anderen Mittel vorhanden sind, wäre hierfür eine entsprechende **Kreditfinanzierung** erforderlich. Die daraus entstehenden Zins- und Tilgungszahlungen würden den städtischen Haushalt, und damit die Bürgerinnen und Bürger alle Kelkheimer Stadtteile, über viele Jahre belasten.[6]

Mögliche Gegenfinanzierung

Bei der Betrachtung der finanziellen Auswirkungen von Hornau West sind selbstverständlich auch mögliche zusätzliche Einnahmen für die Stadt zu berücksichtigen.

Der städtebauliche Entwurf geht von rund **828 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern** aus. Das entspricht einem Bevölkerungszuwachs von knapp **3 %**.

Unter der Annahme, dass sich die Einnahmen der Stadt aus der **Grundsteuer, ihrem Anteil an der Einkommensteuer und den Schlüsselzuweisungen** in ähnlicher Größenordnung erhöhen, könnten daraus zusätzliche Einnahmen von etwa **1,57 Millionen Euro pro Jahr**[7] entstehen.

Dabei sei jedoch zu berücksichtigen, dass diese zusätzlichen Einnahmen **nicht unmittelbar nach Beginn des Projekts** zur Verfügung stehen. Sie könnten erst dann in voller Höhe erwartet werden, wenn das Baugebiet weitgehend oder vollständig entwickelt, die Wohnungen fertiggestellt und von den neuen Einwohnerinnen und Einwohnern bezogen seien.

Die zusätzlichen Einnahmen könnten damit einen Beitrag zur langfristigen Finanzierung leisten. Sie müssen jedoch den einmaligen Investitionskosten und den daraus entstehenden Zins- und Tilgungsbelastungen gegenübergestellt werden. Erst eine solche Gesamtbetrachtung zeige, wie stark Hornau West den städtischen Haushalt tatsächlich belaste bzw. langfristig entlasten könne.

Fazit

„Vor einer endgültigen Entscheidung über Hornau West muss transparent dargestellt werden, welche Gesamtbelastung auf die Stadt zukommt und wie diese dauerhaft finanziert werden soll. Dabei müssen neben den Investitionskosten auch die langfristigen Folgekosten und die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt berücksichtigt werden“, so die beiden Fraktionsvorsitzenden abschließend.

[6] Aktuelle Zahlen für Kommunalkredite liegen nicht vor, die Zinsen sind jedoch gestiegen und werden wohl weiter steigen.

[7] Gemeindeanteil an Einkommens- und Umsatzsteuer rund 32 Mio €, Grundsteuer 7,1 Mio € laut Haushaltsplan 2026 der Stadt Kelkheim.

Bahnüberführungen – vergleichbar mit Hornau West?

1. L 755, Paderborn-Benhausen: 8,4 Millionen
https://www.strassen.nrw.de/de/l755-beseitigung-des-bahnuebergangs-eggestrassebei-paderborn-benhausen-projektueberblick.html
Anmerkung: Fällt kostenmäßig völlig aus dem Rahmen: Im Preis ist auch der Neubau von 850 m Straße enthalten!
2. Euloer Straße, Forst: 15 – 25 Millionen? (geschätzt, in Quelle nur Förderbeträge genannt: Land 5,465, Bund 1,232 Mio)
Radio Cottbus, Bericht zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Forst, 2. M.rz 2026. URL: https://www.radiocottbus.de/lausitz-news/2026/03/02/millionenprojektbahnueberfuehrung-in-forst-wird-neu-gebaut/
Anmerkung: Im Zuge des Bauvorhabens wird nicht nur die Brücke erneuert. Auch die Euloer Straße selbst sowie begleitende Anlagen (wie Radwege)werden ausgebaut und modernisiert.
3. Walkstraße, Aalen: 21 Millionen
https://www.aalen.de/bahnunterfuehrung-walkstrasse.221869.25.htm
https://www.aalen.de/bahnunterfuehrung-walkstrasse-fahrplan-steht.209721.25.htm
Anmerkung: Umfasst auch den Erwerb und Abriss von Häusern, was in Kelkheim nicht erforderlich ist.
4. B 32, Wangen: 30 Millionen
https://www.schwaebische.de/regional/allgaeu/wangen/unendliche-geschichte-auchdas-allgaeu-hat-sein-eigenes-stuttgart-21-4677013
https://rpt.baden-wuerttemberg.de/abt4/b32-bahnuebergang-wangen/
Anmerkung: Sehr komplex, umfasst drei Brücken, sicher nicht vergleichbar.
5. L 844, Appelhülsen: 30 Millionen
https://www.strassen.nrw.de/de/meldung/l844-appelhuelsen-unterfuehrung-wirdbahnuebergang-ersetzen.html
Anmerkung: Hier werden drei Gleise überführt.
6. L 265, Kißlegg: 34,8 Millionen
https://rpt.baden-wuerttemberg.de/abt4/l265-bahnuebergang-kisslegg/
Anmerkung: Umfasst auch zwei Kreisel mit Änderungen an den Zufahrtstraßen. Das können wir in Kelkheim vermutlich in die umzulegenden Erschließungskosten einbeziehen. Außerdem einigen Aufwand für einen neuen bauzeitlichen Bahnübergang sowie den Erwerb und Abriss eines Hauses, was in Kelkheim nicht erforderlich ist.
7. Frankfurter Landstraße, Hanau: 40 Milionen
Gelnh.user Neue Zeitung, Bericht zur Fertigstellung der Eisenbahnüberführung Frankfurter Landstra.e, 16. Mai 2023. URL: https://www.gnz.de/lokales/main-kinzigkreis/stadt-hanau/meilenstein-fuer-nordmainische-s-bahn-eisenbahnueberfuehrungin-hanau-fuer-40-millionen-euro-E3SDBSTQJZB73O4TDDK7HFPCUA.html
Anmerkung: Hier werden im Endzustand vier Gleise überführt. Beidseitig sehr gro.zügige Anlage von breiten Geh- und Radwegen, in Kelkheim nur einseitig und weniger breit vorgesehen.