



*Sonderausgabe des Magazins im Fahrgastverband PRO BAHN
PRO BAHN Landesverband Hessen und angeschlossene Regionalverbände*

Oktober 2025 – Nr. 1

Verschlechterung des Fahrplans der Main-Weser-Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

**PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen fordert Aufgabenträger,
Verkehrsunternehmen und Politik zum Handeln auf.**

Fernverkehr (ICE/IC) nur noch alle vier Stunden für MR u. GI – ein Unding

Fast unbemerkt reduziert DB Fernverkehr, das eigenwirtschaftliche Tochterunternehmen des DB-Konzerns, abseits der Hauptlinien zwischen den acht größten Städten das Angebot von InterCityExpress (ICE) und Intercity (IC) massiv. Betroffen ist auch die Main-Weser-Bahn Frankfurt (Main)-Friedberg-Gießen-Marburg-Treysa-Kassel. Künftig soll nur noch alle 4 Stunden, anstatt alle 2 Stunden, mit nur noch 5 Zugpaaren pro Tag, ein Fernzug fahren.

Begründet wird dies auf verschiedene Weise jüngst in zweierlei Hinsicht:

- Aufgrund von Korridorsanierungen anderer Bahnstrecken müssen in den nächsten Jahren in großem Umfang Züge über Gießen umgeleitet werden
- Die Auslastung der Fernzüge über Marburg und Gießen ist zu gering

→ Wir stellen fest:

Falls aufgrund von Korridorsanierungen andernorts die Main-Weser-Bahn erstmal nur mit einem 4-Stunden-Takt belegt werden kann, so fordern wir eine genaue Nennung des Zeitpunkts, wann auf der Main-Weser-Bahn wieder ein 2-Stunden-Takt eingeführt wird.

→ Wir stellen fest:

Dass die Fahrgastzahlen im Fernverkehr Kassel-Marburg-Gießen-Frankfurt zurückgegangen sind, liegt schlicht und ergreifend an der mangelhaften Bereitstellung über mehrere Jahre. Sobald auch nur ein kleines Anliegen vorliegt (Weichenstörung, Tagesbaustelle) wurden und werden die Züge über Fulda umgeleitet. Teilweise geschieht dies kurzfristig ohne nennenswerte Vorankündigung. Die Fahrgäste haben bereits ihr Fernverkehrsticket Wochen vorher gekauft, müssen sich ständig auf entfallene ICE auf der Main-Weser-Bahn einstellen. Dass erfahrenere Fahrgäste dann von vorn herein die Nutzung des RE von Mittelhessen nach Frankfurt oder Kassel bevorzugen und dort erst in den Fernverkehr umsteigen, liegt auf der Hand. Teilweise wurden aufgrund von nur wenige Tage dauernden Baustellen die Züge über mehrere Wochen aus dem Fahrplan der Main-Weser-Bahn herausgenommen und über Fulda umgeleitet. Wir gehen davon aus, dass seit April 2024 nur in gut der Hälfte der Zeit ICE über die Main-Weser-Bahn gefahren sind und ein Ersatzangebot über den normalen Nahverkehr hinaus nicht angeboten wurde. So gewinnt man keine Fahrgäste für den ICE in Mittelhessen, so vergault man sie.

→ Wir fordern,

es muss weiterhin mindestens einen konstanten 2-Stunden-Takt mit Fernverkehr auf der Main-Weser-Bahn geben.

→ Gutachterentwürfe des Deutschlandtakt hatten die Planung eines Stundentakts mit Fernverkehr für Gießen und Marburg. Das muss zumindest mittelfristig das Ziel sein.

Nach jahrzehntelanger mangelhafter Anzahl vorhandener ICE-Züge hatte man nun mit der vollständigen Bereitstellung der Baureihe ICE 4 eine abdeckungsfähige Zahl von ICE-Zügen. Nun sollen einige ältere ICE außer Dienst gestellt werden, obwohl sie weiter in Betrieb sein könnten. Wir fordern bei aller Klarheit, dass sämtliche ICE fahrtauglich gehalten werden müssen und fast gänzlich im Fahrbetrieb des Fernverkehrsangebots der DB verbleiben müssen.

Schlechter Nahverkehr auf der Main-Weser-Bahn verschlechtert sich weiter

Auch der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), welcher im Auftrag der Bundesländer betrieben wird, ist in Teilen schlecht und soll auf der Main-Weser-Bahn schlechter werden.

Der RE98 wird künftig in Stadtallendorf länger stehen, bevor er weiterfährt. Die Begründung, Überholung durch den ICE.

Der fährt aber doch nur noch alle 4 Stunden. Ein ohnehin schlechtes Angebot mit dem RE98, welcher zwischen Treysa und Kassel die kleinen Unterwegshalte mitnimmt, dadurch z.Z. 25 Minuten länger unterwegs ist und in Kassel-Wilhelmshöhe keine guten Anschlüsse an die ICE hat, er wird noch unattraktiver.

Der RE30 soll weiterhin nur alle 2 Stunden verkehren, künftig mit mutmaßlich unkomfortableren Zügen anstelle der heztigen Doppelstockzüge gefahren werden.

Mehrere RE30-Zusatzfahrten in der Hauptverkehrszeit zwischen Frankfurt und Gießen/Marburg werden aus dem Fahrplan herausgenommen. Die DB-Begründung auch hier, die Generalsanierung an anderer Stelle (Rechte und Linke Rheinstrecke).

→ **Wir fordern hierzu:**

- Klare verbindliche Aussagen, dass dies nur eine vorübergehende Maßnahme ist und genaue Nennung des Zeitpunkts wann wieder die RE30-Zusatzfahrten in den Fahrplan aufgenommen werden.
- Der RMV muss seine Verweigerungshaltung aufgeben, zwischen Frankfurt, Friedberg, Gießen, Marburg, Treysa und Kassel lediglich einen 2-Stunden-Takt anzubieten. Die RE98-Leistung muss in die RE30 integriert werden und daraus ein 60-Minuten-Takt werden
- Die viel zu kleinen Stadler-Flirt des RE98 und des RE99 gehören von diesen Linien abgezogen und durch neue Nahverkehrstriebwagen mit der Kapazität von 900 Sitzplätzen ersetzt. Für die kleinen Stationen zwischen Treysa und Kassel braucht es eine extra Regionalbahn-Linie.

Fazit: Den schlechteren Fahrplan ab Mitte Dezember 2026 haben wir nun erst einmal. Deutsche Bahn, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen sind gefordert, diesen schlechten Zustand so schnell als möglich wieder zu korrigieren.

Stellwerke unbesetzt – Personalausfall – unkoordiniert und schlecht – der SEV

Seit März 2024 ist die DB-Betriebszentrale Frankfurt, welche die elektronischen Stellwerke auch auf Teilabschnitten der Main-Weser-Bahn verantwortet, personell unterbesetzt. Mit verklärender Fahrgastinformation im Internet und stationär auf den Bahnhöfen werden die Fahrgäste verunsichert. Zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr fährt seither nur noch jeder zweite Zug ab Frankfurt (Main) Hbf., d.h. alle 60 Minuten, anstatt alle 20-30 Minuten von/in Richtung Mittelhessen.

→ **Wir fordern hierzu:**

- Die Deutsche Bahn muss durch ihre Tochterunternehmen verbindlich zusichern, wann die Betriebszentrale Frankfurt endlich wieder voll besetzt ist. Hier bedarf es eines festen Datums, ggf. muss Personal an anderer Stelle abgezogen werden. Die Betriebszentrale Frankfurt ist im Gesamtnetz der DB zu wichtig.
- Wenn DB InfraGO das Ziel nicht erreicht, die Stellwerke binnen 1-2 Jahren wieder vollständig personell zu besetzen, dann muss der Bundesgesetzgeber Maßnahmen ergreifen, um das System Bahn wieder so stabil zu bekommen, dass Stellwerksausfälle nicht mehr Alltag sind.
- Stellwerksausfälle/Personalausfälle sind so frühzeitig zu kommunizieren, dass die Fahrgäste nicht erst im Tagesverlauf wenige Stunden/Minuten vor Eintritt des Ereignisses Kenntnis erhalten. Ausfälle wegen Krankheit sind schon am frühen Morgen bekannt und nicht erst zur Mittagszeit. Dies kann aber auch nur für einen Übergangszeitraum gelten.

PRO BAHN Mittelhessen sagt: Es reicht. 7 Jahre lang Baustelle und Umleitung mit dem viergleisigen Ausbau, dann sofort der Personalengpass, die unterbesetzten Stellwerke in im deutschlandweiten Vergleich deutlich ausgeprägter Form. Der Fahrplan der Main-Weser-Bahn und der dazugehörigen Dillstrecke müssen endlich wieder verlässlich sein. Die Taktfolge und die Größe der Züge muss so attraktiv ausgestaltet werden, dass sich ein Wechsel des Verkehrsmittels hin zur Bahn endlich lohnt.

→ Mittelhessen mit seinen 1 Mio. Menschen darf nicht als weiter vom Schienenpersonenverkehr abgehängt werden.

→ Wir fordern auch die heimischen Bundestagsabgeordneten, Landtagsabgeordneten, Landrätin/Landräte und Dezernentinnen und Dezernenten der anliegenden Landkreise, die Oberbürgermeister und Stadträtinnen/Stadträte auf, auf die Verantwortlichen des Schienenverkehrswesens mit Nachdruck Einfluss zu nehmen. Im Moment wirkt es so, als können diese ihre persönlichen Auffassungen zum Nachteil der Fahrgäste immer weiter umsetzen und die Daseinsvorsorge der gesamten Region Mittelhessen geht vor die Hunde.