

Bahn-Zustände in Hessen

EIN SCHWARZBUCH

Abfahrt <i>Departure / Départ</i>						
Zeit <i>Time/Temps</i>	Über <i>Via</i>	Ziel <i>Destination</i>		Gleis <i>Platform/Vole</i>		
09:24	RB 32	Darmstadt Nord - Wiebelsbach	Erbach(Odenw)	10		
09:38	RE 85	Frankfurt(M)Süd - Hanau Hbf	Babenhausen(Hess)	12		
09:43	ICE 1020	Frankfurt(M) - K Messe/Deutz	Hamburg-Altona	6		
09:46	ECE 8	Kassel-Wilhelmsh - Hannover Hbf	Hamburg Hbf	8		
09:47	RB 12	Frankfurt-Höchst - Ffm-U liederbach	Königstein(Taunus)	21		
09:50	RB 41	Frankfurt(M)West - Bad Nauheim	Gießen	16		
09:50	RB 51	Frankfurt(M)Süd - Hanau Hbf	Wächtersbach	5		
09:50	ICE 593	Pasing +++ via Mannheim Hbf - Stuttgart Hb	München Hbf	7		
09:54	RB 10	Wiesbaden Hbf - Koblenz Hbf	Neuwied	23		
09:55	RB 34	Frankfurt(M)West - Bad Vilbel - Nidderau	Glauburg-Stockheim	14		
09:57	ICE 529	Aschaffenburg - Würzburg Hbf	Nürnberg Hbf	8		
09:58	S 7	Niederrad - F-Stadion - Groß Gerau-Dornb	Riedstadt-Goddelau	18		

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Hessen / Juli 2026

Philipp Loth/Thomas Preuße

Unter Mitarbeit von Wolfgang Brauer, Peter Castellanos, Simon Kern, Apostolos Koreas, Elías Manzanares & Kristine Schaal



ABGESTIMMT MIT

- PRO BAHN - Landesverband Baden-Württemberg
- PRO BAHN - Landesverband Bayern
- PRO BAHN - Landesverband Nordrhein-Westfalen
- PRO BAHN - Landesverband Thüringen



Es wurde sich auch der Expertise von fachkundigen Personen aus den an Hessen angrenzenden Bundesländern bedient.

Die Autoren sind Mitglied in den Verbänden Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Fahrgastverband PRO BAHN.

[illegible]

INHALT

Ein Schwarzbuch als Gesprächsangebot	5
10 Schlüsselprobleme im (hessischen) Bahnverkehr	6
Stadt und Region Frankfurt	9
Südhessen	16
Südwesthessen	19
Mittelhessen	21
Nordhessen	25
Osthessen	28



Frankfurt Hauptbahnhof (Foto: Loth)

Ein Schwarzbuch als Gesprächsangebot

Über die Bahn lässt sich leicht schimpfen. Was bleibt einem anderes übrig, wenn man keine Hintergründe kennt? Dieses Papier arbeitet neuralgische Punkte im hessischen Bahnbetrieb, aber auch positive Entwicklungen anhand der einzelnen Strecken heraus. U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse bekommen, wo nötig, einen Seitenblick.

Hessen ist seit jeher ein Durchgangsland. Dafür muss man gar nicht den alten Spruch von den „Fußkranken der Völkerwanderung“ bemühen, die den Kern seiner Bewohner bilden sollen. Schwere Fuhrwerke kommen einem in den Sinn, die sich vor einigen hundert Jahren auf dem Weg von Frankfurt nach Leipzig durch enge Ortsdurchfahrten wie der von Gelnhausen quälten. Oder Kaufleute, die schon vor Aschaffenburg Angst vor den Räubern im Spessart hatten.

Und heute? Gibt es Bahnreisende, die ihre letzten Anschlusszüge nicht mehr erreichen und in Frankfurt hängenbleiben. Was früher der Stau der Fuhrwerke war, ist heute die völlig überlastete Kinzigtalbahn zwischen Hanau, Gelnhausen und Fulda. Und gelegentlich schafft es der Zug nicht einmal bis Aschaffenburg, wenn nämlich dort oder in Hanau plötzlich und unerwartet niemand mehr zu finden ist, der die Stellwerke bedient. Immerhin wird „gebaut wie verrückt“ – aber auch das sorgt für Umleitungen, Verspätungen und Ausfälle.

Wer einen störungsfreien Bahnbetrieb will, muss erst einmal leiden. Bis vor kurzem hörte man gebetsmühlenhaft von der Deutschen Bahn, die Misere sei eine Folge langjährig unterlassener Investitionen in die Infrastruktur und eine Frage des Geldes. Es sind jedoch nicht allein die unterlassenen Erneuerungen bei Weichen oder Signalen, die sowohl den Bahnkunden als auch dem eigenen Personal und dem der anderen Aufgabenträger Kummer bereiten.

Für die täglich beklagte, aber meist nur „notfallmäßig“ bereinigte Situation ist ein ganzes Bündel von Ursachen verantwortlich. Daran beteiligt ist auch konkret das Baustellen-Management von DB InfraGO, die für Schienen und Bahnhöfe zuständig ist. Beteiligt sind auch die Verkehrsunternehmen (DB Regio, HLB, Vias...). Die Verkehrsverbünde wollen oft mehr Züge im Nahverkehr, werden aber neben fehlenden Geldmitteln auch durch Ansprüche des Fernverkehrs und selbst des Güterverkehrs ausgebremst. Denn DB InfraGO, die das Schienennetz bekanntlich vermietet und vergibt, bevorzugt lang laufende Verbindungen. Was soll aus dem Regionalverkehr werden, wenn neben DB Fernverkehr auch Flixtrain expandieren und eine italienische Konkurrenz neu auf die vollen Strecken wollen? Derweil will die Politik eine Verdopplung der Verkehrsleistungen in Hessen bis 2030 bei allerdings knappen Kassen und angespannten Bauressourcen.

Dieses Dickicht etwas auszulichten und damit eine Grundlage informierter Diskussion und Prioritätensetzung zu schaffen, das ist Ziel des vorliegenden Papiers. Informiert kann man nur sein, wenn man versteht, worum es geht. Das selbst in den Fahrgastverbänden oft übliche Fach-Kauderwelsch braucht man für die Augenhöhe gegenüber dem RMV, den Betreibern oder der Politik. Der interessierte Fahrgast braucht es nicht, und deshalb mögen uns die Fachleute an manchen Stellen verzeihen.

Weil die meisten Bahnkunden regelmäßig bestimmte Strecken nutzen, ist dieses Papier nach Regionen und nach Bahnstrecken gegliedert. Vollständigkeit ist nicht angestrebt und wahrscheinlich gar nicht erreichbar, auch nicht immerwährende Aktualität. Hinweise, Ergänzungen und Widerspruch „aus dem Publikum“ sind herzlich willkommen. Wir bieten keinen Katalog der Bahnstrecken und auch keine systematische oder gar wissenschaftlich begründete Untersuchung, sondern aus wiederholter teilnehmender Beobachtung entstandene Hinweise. Der Grundgedanke ist die Frage: „Wie konnte und kann das alles passieren“? Aber auch die Hoffnung: „Was passiert in Zukunft?“

Wir sehen unsere Arbeit nicht als Pamphlet, das Beteiligte vorführen soll, im Gegenteil. Wir möchten die Diskussion ehrlich und sogar selbstkritisch führen. Denn auch wir Autoren sind ein kleiner Teil des Problems. Jeder Besitzer eines Deutschlandtickets ist versucht, dieses so oft wie möglich zu nutzen, nicht nur in den „notwendigen“ Fällen. Ebenso steht es mit dem Landesticket der hessischen Staatsbediensteten und den Semestertickets. So großartig das ist und so sehr es dem Ziel dient, mehr Menschen auf die Bahn zu bringen: Auf manchen Strecken bringt es zunächst Züge und Strecken an ihre Grenzen, weil Angebot und Nachfrage auseinanderklaffen. Wer ist daran „schuld“?

Ein Gesprächsangebot. Wenn in der Diskussion solche „Untiefen“ künftig eine größere Rolle spielen, wenn nicht nur gefordert, sondern realistisch überlegt wird, was unbedingt sofort gelöst werden muss, was mit überschaubarem Aufwand in absehbarer Zeit gelöst werden kann und was (ohne das Ziel aus den Augen zu verlieren) einen langen Atem braucht, dann freut uns das. Dieses Papier ist eine Absage an jeglichen Populismus, der durch „Alles-ist-schlecht“-Rhetorik, überzogene Forderungen und persönliche Angriffe doch nur das Gegenteil des Beabsichtigten erreicht und sich allzu oft in der (vermeintlichen) eigenen Bedeutung sonnt. Dieses Schwarzbuch ist keine Anklageschrift, sondern ein Gesprächsangebot.

10 Schlüsselprobleme im hessischen Bahnverkehr

Bevor wir nachfolgend auf die einzelnen Strecken eingehen, stellen wir einige allgemeine Probleme im (nicht nur) hessischen Bahnverkehr voran. Von ihnen sind einige Strecken mehr, andere weniger betroffen.

STELLWERKSBESETZUNG

In verschiedenen Stellwerken ist immer wieder zeitweise deutlich weniger oder oft gar kein Personal vorhanden. Bei einigen Strecken gelten stellwerksbedingte Betriebseinschränkungen für längere Zeiträume, hinzu kommen aber viele spontane Nichtbesetzungen. Die Situation hat sich im vorigen Jahr zwar etwas verbessert, das Problem besteht jedoch weiterhin. Der öffentliche Personennahverkehr ist

Teil der Daseinsvorsorge und Mobilität ein Grundbedürfnis. Die Behebung des Personalproblems hat eine hohe Priorität.

ANSCHLUSSSITUATION

Die Anschlusszüge in vielen Knoten werden oft verpasst. Es wird immer weniger auf Fahrgäste aus verspäteten Zügen gewartet, selbst wenn der Anschluss über den Zugbegleiter vorgemerkt wurde. Oft würde es ausreichen, einige wenige Minuten zu warten. Wer wegen eines verpassten Anschlusses regelmäßig eine Stunde länger unterwegs ist, wird Alternativen zu Bahn und Bus suchen. Bei häufig genutzten Anschlüssen liegt nahe, an bestimmten Bahnhöfen verbindliche Warteregeln einzuführen („Anschluss wartet automatisch bis zu 5 Minuten“), wie sie in Luxemburg teilweise bereits bestehen und gut funktionieren. Auch eine Anschlussvormerkung durch den Fahrgast, wie es etwa in Bayern möglich ist, wäre wünschenswert. Den Wartewünschen müsste dann aber auch eine höhere Priorität als bisher beigemessen werden.

MANGEL AN FAHRPERSONAL

Das Problem des fehlenden Fahrpersonals hat sich in letzter Zeit gegenüber den Vorjahren verbessert. Dennoch kommt es weiterhin immer wieder zu Ausfällen, weil Fahrpersonal fehlt. Es muss mehr ausgebildet werden und es braucht größere Personalreserven, um Krankheitswellen etc. abfedern zu können.

FAHRGASTINFORMATION

Oft werden Haltausfälle bei Störungen und auch Verspätungen nicht vermerkt. Alle Unternehmen haben hier Verbesserungsmöglichkeiten, aber besonders schlecht läuft es bei der HLB und bei VIAS. Es fehlt den Unternehmen an Personal, um die Daten in die Auskünfte von DB, NVV, RMV und VRN einzutragen. Allerdings ist die Dateneinpfege sehr komplex und kostet Zeit. Eine Vereinfachung der Systeme sowie eine stellenweise Automatisierung wären sehr hilfreich.

FERNVERKEHR BEEINTRÄCHTIGT NAHVERKEHR

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 kam es zu größeren Veränderungen bei der Taktlage mehrerer ICE-Linien. Zwischen Göttingen und Mannheim wurde jeweils auf verschiedenen Abschnitten ein regelmäßiger Halbstundentakt eingeführt. Dafür mussten im Nahverkehr auf dem RE70 zwischen Frankfurt und Mannheim zwei Halte entfallen. Im Kinzigtal zwischen Frankfurt und Fulda musste der Nahverkehrstakt angepasst werden, und einzelne Züge wurden gestrichen.

FAHRZEUGKAPAZITÄTEN

Auf vielen Linien haben die Verkehrsverbünde bei den Betreibern zu geringe Kapazitäten bestellt, so dass es zu regelmäßiger Überfüllung kommt. Wir geben nachfolgend Hinweise, wo über die Beschaffung zusätzlicher bzw. besser geeigneter Fahrzeuge nachgedacht werden sollte.

FERNVERKEHR IN DER FLÄCHE

Der Fernverkehr in der Fläche wird immer weiter ausgedünnt. In Gießen und Marburg hält der ICE nun nur noch alle vier Stunden. Die IC-Linie über Wetzlar, Dillenburg und Siegen ins Ruhrgebiet stand ohnehin auf der Streichliste und ist im April 2026 wegen überraschender Brückenschäden quasi über Nacht eingestellt worden. Hier muss dringend gehandelt werden, um der Abkopplung ländlicher Regionen abseits der zentralen Fernverkehrsachsen entgegenzuwirken.

SCHIENENERSATZVERKEHR UND BUSNOTVERKEHR

Bei den Generalsanierungen gibt es einheitliche Standards für den Schienenersatzverkehr. Bei anderen Baustellen wird oft noch ein bunt gemischter Fuhrpark an Bussen eingesetzt, und es fehlt oft an digitalen Ansagen sowie an Fahrgastinformation im Bus. Busfahrer können oft wegen mangelhafter Deutsch- oder schlechter Streckenkenntnisse keine qualifizierten Auskünfte geben. Generell wäre ein eigener und einheitlicher Pool von Bussen für alle Ersatzverkehre erstrebenswert. Viele Ersatzhaltestellen liegen nicht direkt am Bahnhof, oder es gibt am Bahnhof mehrere Bushaltestellen auf verschiedenen Seiten. Hier besteht vielfach Verbesserungspotential bei der Beschilderung, denn häufig finden Fahrgäste die Haltestelle schlichtweg nicht.

BAUSTELLENKOMMUNIKATION

Viele Baumaßnahmen werden oft erst sehr kurzfristig bekanntgegeben. Teilweise sind wenige Tage vorher noch keine geänderten Ersatzfahrpläne in den digitalen Auskünften abrufbar. Alle Baumaßnahmen sollten frühzeitig angekündigt werden und die Änderungen auch frühzeitig in den digitalen Auskünften enthalten sein, damit die Fahrgäste sich darauf einstellen können.

INFRASTRUKTURÜBERLASTUNG UND LANGSAMER AUSBAU

Das bestehende Schienennetz ist an vielen Stellen überlastet. Mit dem Ausbau geht es an vielen Stellen aber nur langsam voran. Zudem finden einige wichtige Ausbauprojekte in der Planung noch keine Berücksichtigung (z. B. der viergleisige Ausbau zwischen Friedberg und Gießen Bergwald).

Stadt und Region Frankfurt

Frankfurt ist einer der neuralgischen Knoten im deutschen Bahnnetz. Dem Fernverkehr soll ein Tunnel Entlastung bringen, der Nahverkehr setzt auf „Regionaltangenten“. Rund 460.000 Menschen pendeln täglich nach Frankfurt ein, davon 60% mit dem Auto. Ein Grund, hier ausnahmsweise auch U- und Straßenbahnen sowie Busse zu betrachten.

U-BAHN

Als Ersatz bei kurzfristigen Störungen wird derzeit nur „Ersatzverkehr mit Taxis“ angeboten. Auf vielbefahrenen Strecken können diese nicht ansatzweise Ersatz leisten. Nachts und an Wochenenden wird es auf manchen Linien sehr voll.

Was tun? Eine Erhöhung der bestellten Kapazitäten auf den Linien U4 und U6 ist sinnvoll und problemlos kurzfristig machbar. Der Bau der neuen U4 –Strecke zwischen Bockenheim und Ginnheim Mitte wird Stabilität ins System bringen. Für eine verbesserte Fahrgastinformation sollte die gesamte Flotte mit Bildschirmen ausgestattet werden, die wie im Bus die nächsten Haltestellen, Anschlüsse und Beeinträchtigungen im Betrieb anzeigen. Die aktuellen einzeiligen Anzeigen sind technisch längst überholt.

STRASSENBAHN

Ein verbessertes Straßenbahnkonzept konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 vor allem bedingt durch den Fahrzeugmangel nicht eingeführt werden. Die neu bestellten T-Wagen sind u.a. wegen technischer Mängel aktuell nicht einsatzfähig. Aktuell ist eine sukzessive Wiederinbetriebnahme der T-Wagen in diesem Sommer geplant, dabei ist aber noch vieles unklar. Straßenbahnen werden durch Langsamfahrstellen und Autoverkehr immer langsamer. Die Ampelvorrangschaltung funktioniert nicht gut. Abstellkapazitäten sind sehr knapp. Die Werkstätten sind – wie die Verantwortlichen selbst zugeben – überlastet. Wird der T-Wagen in den nächsten Jahren in Betrieb genommen, wird dieses Problem eher schlimmer. Noch bevor die ausgebesserten T-Wagen laufen, will die VGF mit der Außerbetriebnahme der ersten Serie der R-Wagen aus 1993 beginnen, um keine aufwändigen (aber aktuell anfallenden) Hauptuntersuchungen bezahlen zu müssen.

Was tun? Der derzeitige Notfahrplan im Straßenbahnverkehr wurde mit einem Mangel an einsatzfähigen Fahrzeugen begründet. Da der T-Wagen nun aber wieder in Betrieb genommen werden soll, könnte das Angebot wieder verbessert werden. Es braucht einen verbindlichen und transparenten Zeitplan – sowohl für allgemeine Verbesserungen im Straßenbahnbetrieb als auch für die im neuen Straßenbahnkonzept vorgesehenen Maßnahmen. Die erste Serie der R-Wagen muss fahrfähig erhalten bleiben, bis der Fahrgastbetrieb der T-Wagen zuverlässig läuft. Im Sinne der Barrierefreiheit sind die älteren Pt-Wagen (1977-78) vor den R-Wagen auszumustern.

Höhere Werkstattkapazitäten sind nötig. Züge dürfen nicht mehr monatelang defekt auf die Reparatur warten.

Es ist ein neues System geplant, das den Verkehr durch eine bessere Abstimmung zwischen Ampelschaltung und Fahrer flüssiger machen soll. Ein Ausbau von Ampelvorrangschaltungen ist prinzipiell geplant, aber angeblich gibt es zu geringe Kapazitäten, um die Ampeln umzuprogrammieren. Mehr eigene Fahrspuren sind für Straßenbahn, bzw. Busse nötig. Sie sind auch baulich u.a. mit "billigen" Pollern abzutrennen, um zu vermeiden, dass Autos trotzdem darauf fahren oder gar parken. Testweise werden gerade Busse mit Frontkameras ausgerüstet, um solche Verkehrssünder schnell anzeigen zu können.



Wegen der Probleme mit den T-Wagen sind in Frankfurt nach wie vor ältere Pt-Wagen im Einsatz (Foto: Loth)

STADTBUSSE

Auch die Liniengeschwindigkeit der Busse sinkt. Maßnahmen sind wie bei den Straßenbahnen Ampelvorrangschaltungen, eigene Spuren, Abschleppen, wo die Wege zugeparkt sind. Auch die Verlässlichkeit im Frankfurter Stadtbusverkehr hat in den letzten Jahren abgenommen. Die städtische ICB hat deutlich zu wenig Personal. Mittlerweile bildet sie endlich selbst aus - dies ist positiv zu bewerten, da nun nicht mehr ein Busführerschein gebraucht wird, um eingestellt zu werden.

In den Werkstätten fehlt es besonders an Personal. Dutzende Busse stehen im Hof, weil sie nicht repariert werden können. Das Ausbildungsgehalt für Mechatroniker ist mit 980 € im vierten Jahr deutlich zu wenig! Hier ist eine bessere Bezahlung notwendig. Um die Wartung zu vereinfachen, muss die Vereinheitlichung des Fuhrparkes angestrebt werden, statt immer mehr verschiedene Typen von verschiedenen Herstellern in zum Teil sehr kleinen Serien zu kaufen.

Aktuell werden einige Linien– so auch die meistgenutzte Buslinie Frankfurts, die M34, von Subunternehmern (nicht aus Frankfurt) gefahren. Die eingesetzten Busse entsprechen teils nicht den Anforderungen in der Ausschreibung. Dies zeugt vom Notstand, der seit Jahren bei der ICB herrscht.

Die Fahrgastinformation im Busverkehr muss deutlich gestärkt werden. Aktuell werden Ausfälle erst sehr kurzfristig kommuniziert, teilweise überhaupt nicht eingepflegt. Defekte Bildschirme in den Bussen sind keine Seltenheit und müssten schnell erkannt und repariert werden. Die Haltestellen müssen mit DFI (dynamische Fahrgastinformation) ausgestattet werden. Hier hinkt Frankfurt gegenüber anderen Städten deutlich hinterher. Immerhin werden seit kurzem in einigen wenigen Bussen als „Pilotprojekt“ Anschlüsse für die nächste Haltestelle angezeigt. Aber warum ein Pilotprojekt für eine Technologie, die bereits in halb Europa der Standard ist?

S-BAHN

„Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 kehrt in Frankfurt spürbar mehr Normalität im Nahverkehr ein“, verspricht uns der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). „Mehr Normalität“ heißt nicht „Normalität“. Im „Kleingedruckten“ heißt es: Im S-Bahn- und Regionalverkehr wird es zum Fahrplanwechsel keine nennenswerten Neuerungen geben. Das heißt: auch keine Verbesserungen der von vielen Fahrgästen als unmöglich bis (zeitweise) unzumutbar empfundenen Situation, in der Verspätungen Normalität und Zugausfälle alltäglich sind. Die Fahrgastinformation verdient häufig ihren Namen nicht.

Perspektiven. Im September 2025 wurde die Neuausschreibung des Betriebs der S 3 bis S 6 gestartet. Sie soll die Jahre 2033 bis 2054 umfassen und wird „Gallus-Bündel“ genannt, weil diese Linien alle über die Galluswarte führen. Dabei ist von einer Investition um die 1 Mrd. € die Rede. Die Elektrifizierung der Strecke und die Verlängerung der S 5 bis Usingen warten auf das Baurecht. Der Bau der nordmainischen S-Bahn hat bereits begonnen und soll bis spätestens 2033 abgeschlossen sein. Für das dritte und vierte Gleis zwischen Bad Vilbel und Friedberg gibt es noch keine baurechtliche Genehmigung. Eine Elektrifizierung der Strecke Friedberg-Friedrichsdorf ist für das Jahr 2028 vorgesehen. Eine S-Bahnverlängerung der S 5 nach Friedberg mit Flügelung in Friedrichsdorf wird favorisiert. Für den zukünftigen Betrieb müssten schon jetzt die Fahrzeuge bestellt werden. Für die Zeit von Ende 2028 bis Ende 2033 müsste über den Einsatz zusätzlicher Gebrauchtfahrzeuge nachgedacht werden. Immerhin in der Planung ist eine Tangente der Riedbahn zum Terminal 3 des Flughafens.

Was ist zu tun? Kurzfristig zu realisieren wäre eine Warteregulierung für wichtige Busanschlüsse. Es ist klar, dass dann vielleicht Umläufe neugestaltet werden müssen und zunächst sogar die eine oder andere Verbindung entfallen wird. Aber das ständige Hetzen und ggf. Warten macht kein Pendler lange mit, wenn sie oder er Alternativen hat. Ebenfalls schon vor 2033 zu realisieren wäre eine Erhöhung der Wendezeiten an den Endbahnhöfen der S-Bahn. Mehr „überschlagende Wenden“ wären hilfreich. Dabei

steht ein Zug bereits abfahrbereit, wenn ein anderer einfährt. Auch das setzt allerdings mehr Material und Personal voraus.

Langfristig kann man sich eine Reaktivierung der Strecke Hanau-Erlensee samt Neubauabschnitt in Richtung der Kommune vorstellen. Die S 5 könnte man über Usingen hinaus bis Grävenwiesbach verlängern. Dies würde aber die Strecke nach Brandoberndorf gefährden, weil ein „Rumpfbetrieb“ von und nach Grävenwiesbach schwer vorstellbar ist. Es sei denn, die Solmstalbahn von Brandoberndorf nach Albshausen-(Wetzlar) würde reaktiviert. Langfristig darf man auch von einer S-Bahn-Verbindung über Niedernhausen hinaus bis Idstein mit neuem Halt in Niederseelbach träumen. Oder vom 15 Minuten-Takt zwischen Niederhöchststadt und Bad Soden/Kronberg, was allerdings Richtung Bad Soden zweigleisige Abschnitte erfordert.

ZUKUNFTSMUSIK: VIER REGIONALTANGENTEN

Bekommt Frankfurt irgendwann einmal einen S-Bahn-Ring wie Berlin? Ein Anfang ist mit dem Bau der Regionaltangente West jedenfalls gemacht. 52 km lang, davon 16 km neu, führt sie von Bad Homburg über den Flughafen bis nach Dreieich. Damit sollen insbesondere die Pendler zum Industriepark Höchst schneller ans Ziel kommen, aber auch der S-Bahn-Tunnel durch die Innenstadt entlastet werden. Leider wird beim Bau der Regionaltangente an der falschen Stelle gespart, viele eingleisige Abschnitte erzeugen neue Engpässe und Verspätungsgefahren. Schwierigkeiten beim Bau und erst jetzt bestellte Züge machen eine Eröffnung der ersten Teilstrecken frühestens im Dezember 2030 wahrscheinlich. Diese Züge müssen auch auf Straßenbahnstrecken fahren können. Weitere tangentielle Strecken könnten Verkehre der um Frankfurt liegenden Städten aufnehmen und neue Netzverknüpfungen schaffen. Kritisch sind hierbei die Auswirkungen auf die überlastete Eisenbahninfrastruktur zu bewerten. Eine Regionaltangente Ost könnte einen Lückenschluss zwischen Bad Vilbel, Fechenheim und Offenbach schließen. Bisher favorisierte Varianten haben erhebliche Defizite in der Erschließung, der Auswirkung auf die S-Bahn-Eisenbahnstrecken und nicht zuletzt in der Akzeptanz der Bevölkerung.

FERNBAHNTUNNEL FRANKFURT

Der Fernbahntunnel ist kein zweites „Stuttgart 21“, denn anders als dort geht es in Frankfurt nicht um den Verkauf teurer Bauflächen im Gleisvorfeld, sondern um eine echte Entlastung und Erweiterung des Hauptbahnhofes sowie dessen Zulaufs. Rund 1400 Züge fahren diesen bereits heute täglich an, diese müssen sich vielfach im Vorfeld kreuzen. Der Fernbahntunnel ist (auch wenn es Vorschläge zum Ausbau des Südbahnhofs gab) die einzig wirklich effektive Maßnahme, um tatsächlich im Hauptbahnhof nötige Mehrkapazitäten zu schaffen. Im Vorfeld werden jetzt u.a. zusätzliche Weichen eingebaut und Bahnsteige verändert. Auf immer mehr Gleisen gibt es die Möglichkeit, zwei kurze Züge hintereinander zu stellen. Dies bietet notfalls eine gute Flexibilität, darf aber nicht zur planmäßigen Regel werden. In einem Sackbahnhof ist dann nämlich immer der hintere Zug eingesperrt, und bei Störungen und Verspätungen führt dies schnell zu Problemen. Das Gleis 25 wird reaktiviert bzw. der Bahnsteig neu gebaut. Mehr ist ohne großen unterirdischen Ausbau nicht möglich. Zahlreiche Kreuzungskonflikte im Gleisvorfeld lassen sich anders nicht deutlich entschärfen. Wichtig ist es, dass vor dem Baubeginn in größerem Maße die Bahninfrastruktur in der Region ausgebaut wird, um baubedingte Einschränkungen zu mindern und den

Regionalverkehr bedarfsgerecht deutlich erweitern zu können. Dafür muss frühzeitig ausreichend Geld von Bund und Land bereitgestellt werden. Die DB spricht von einem Baubeginn des Tunnels in den 2030er Jahren und einer Fertigstellung in den 2040er Jahren. 20 Jahre werden wir also noch auf den Tunnel warten müssen, selbst wenn alles glattgeht.

FRANKFURT-LIMBURG

Etwas über eine Stunde soll der RE 20 vom Frankfurter Hbf. nach Limburg brauchen. Die RB 22 fährt laut Fahrplan ungefähr 10 Minuten länger und in der Realität, auch ohne Betriebsstörungen und Überfüllung, braucht sie meist noch mehr Zeit. Eine durch viele Kurven, viele Halte und eine geringe Streckengeschwindigkeit bedingte relativ lange Zeit für nur 70 km. Das von Pendlern berichtete Hauptproblem ist hier der Fahrplan. Übergangszeiten von wenigen Minuten in Richtung Koblenz oder (in Eschhofen) Weilburg lassen sie die Züge oft von hinten sehen; eine Vormeldung funktioniert sehr schlecht. Das gleiche Spiel läuft in Niedernhausen Richtung Wiesbaden.

Was ist zu tun? Kurzfristig helfen würde eine flächendeckende Warteregulierung insbesondere für Limburg (RB 90 und RB 23 zu RB 22 und umgekehrt), aber auch für Niedernhausen (RB 21 zu RB 22 und umgekehrt). Dabei müssten die Züge bei Verspätungen automatisch auch ohne Vormeldung bis zu 5 Minuten warten. Das würde auch für die Anschlüsse der RB 23 in Koblenz gerade noch ausreichen (15 Minuten für den RE 1 Richtung Trier). Insbesondere zwischen Niedernhausen und Limburg nordwärts ist mehr Fahrzeitpuffer nötig, weil es bergauf geht und die Loks (Baureihen 146.1, 114 und 143) bei Nässe buchstäblich „ins Schleudern“ geraten. Langfristig braucht es Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit.



RE 20 und RB 22: Kritische Anschlüsse in Eschhofen und Limburg (Foto: Kern)

DAS „WASSERSTOFFNETZ“ IM TAUNUS

Es sollte ein großer Wurf werden und wurde die größte Pleite im hessischen Nahverkehr der letzten Jahre. „Wir setzen auf Wasserstoff als Zukunftstechnologie. Und die Zukunft im Taunus steht schon vor der Tür“ hatte die heutige DB-Chefin und damalige Regionalchefin Evelyn Palla noch 2022 gejubelt. Seitdem ist nach massiven Verspätungen und Zugausfällen die Zukunft im Taunus und insbesondere auf der Strecke über Usingen für viele Pendler das Auto. 27 Züge sollten fahren, derzeit fährt etwas mehr als die Hälfte.

Perspektiven. Erst im Laufe des Jahres 2026 soll die technische Überholung der von Beginn störanfälligen und für die steigungsreichen Strecken nicht geeigneten Züge mit dem Einbau neuer Brennstoffzellen vollständig abgeschlossen sein. Einen genauen Zeitplan gibt es aber nicht, und der RMV möchte auch auf Anfrage nicht mitteilen, wie viele Fahrzeuge bereits modernisiert wurden. Es mangelt somit weiter an einer transparenten Kommunikation mit konkreter Perspektive.

Betroffen sind die RB 11 (Höchst-Bad Soden), RB 12 (Frankfurt-Königstein), RB 15 (Frankfurt-Brandobersdorf) und RB 16 (Friedberg-Friedrichsdorf). Wegen Vorarbeiten für die Regionaltangente West verkehrt die RB 11 sowieso auf unbestimmte Zeit als Schienenersatzverkehr. Auf der Königsteiner Bahn (RB 12) sollen Ausbaumaßnahmen einen 15 Minuten-Takt bis Kelkheim ermöglichen. Dann soll aber nur noch als einfache Einheit gefahren werden, was eine Reduzierung der Kapazität auf dem Abschnitt Kelkheim-Königsstein und keine Kapazitätssteigerung zwischen Kelkheim und Frankfurt bedeutet.

Was ist zu tun? Falls auch die „renovierten“ Züge Probleme machen, hilft übergangsweise nur der Betrieb mit vorhandenen älteren Dieselfahrzeugen. Aktuell sind auch auf der RB 15 weiterhin Dieselsatzzüge aus Schleswig-Holstein im Einsatz. Dieselsatzzüge werden jedoch nur noch bis Jahresende zur Verfügung stehen und ersetzen nur einen Teil der Wasserstoffzüge. Und dann? Die mittlerweile über 30 Jahre alte Baureihe 628 hat eine zu geringe Motorleistung, aber in einer Umbauvariante mit zwei Motorwagen wäre ein Betrieb denkbar. Für den Tunnel bei Brandobersdorf brauchte es eine Notbremsüberbrückung, ansonsten ist in Grävenwiesbach „Ende Gelände“. Langfristig würden sich große Teile des Taunus-Netzes für eine Elektrifizierung und Einbindung in das S-Bahn-Netz eignen (siehe dort).



Wasserstoffzüge im Taunusnetz: Die größte Pleite der letzten Jahre (Foto: Kern)

FRANKFURT-HANAU (NORD- UND SÜDMAINISCH)

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verkehrt der Fernverkehr vollständig südmainisch. Zudem wurden die Fernverkehrszüge in der Taktlage verschoben. Das hat Folgen für den Nahverkehr: Die attraktive direkte Verbindung von z. B. Seligenstadt nach Offenbach entfällt damit. Die RB 58 erhält durch die Umstrukturierung längere Fahrtzeiten samt größerer Verspätungsgefahr.

Was ist zu tun? Wir sehen keinen zwingenden Grund, den Fernverkehr unbedingt immer südmainisch zu führen. Die Veränderungen können und sollten kurzfristig wieder zurückgenommen werden.

NIDDERTALBAHN

Bis heute nennt man die Bahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim liebevoll „Stockheimer Lieschen“. Trotz notorischer Verspätungen und Ausfälle durch die direkte Verbindung nach Frankfurt Hbf. ist sie ein Publikumsrenner geworden und die Dörfer entlang der Strecke begehrte Wohnstandorte. Da geht noch mehr: Unter anderem Elektrifizierung, ein in zwei Abschnitten zweigleisiger Betrieb, neue Signaltechnik und längere Bahnsteige sollen in wenigen Jahren einen schnelleren Betrieb und damit einen durchgängigen Halbstundentakt ermöglichen.



Niddertalbahn: Demnächst elektrisch (Foto: Kern)

Südhessen

Die Generalsanierung der Riedbahn hat die Pünktlichkeit messbar verbessert, löst aber nicht alle Probleme dieser extrem überlasteten Verbindung. Im Regionalverkehr reichen sowohl dort als auch entlang der Bergstraße die Kapazitäten der Züge vielfach nicht aus. Und im Odenwald fährt zu oft gar nichts.

RIEDBAHN

Die Generalsanierung der Riedbahn im zweiten Halbjahr 2024 hatte die DB als spektakuläres und vorbildliches Projekt angekündigt. Sie selbst sprach in einer 100-Tage-Bilanz von einem Erfolg: 20% weniger Verspätungen im Nah- und ein Drittel weniger im Fernverkehr. Damit bleibt sie aber nach wie vor eine der für Verspätungen anfälligsten Strecken im deutschen Bahnnetz.

Im Regionalverkehr hat sich mit dem Fahrplanwechsel Ende 2025 eine deutliche Angebotsverschlechterung für Mörfelden durch den Wegfall des Halts ergeben. Von dort kommt man

nicht mehr direkt nach Mannheim. Nach Frankfurt bleibt die oft unzuverlässige S7. Die Züge des RE70 sind oft überfüllt, da die Kapazitäten mit einer einfachen, oft nur dreiteiligen Einheit nicht ausreichen. Nur wenige Züge verkehren doppelt.

Was ist zu tun? Die Sanierung allein tut es nicht. Langfristig nötig ist eine Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim, um die Riedbahn nachhaltig zu entlasten und mehr Kapazität für den Nahverkehr zu schaffen. Dazu könnte dann auch eine Verlängerung der S 9 von Mannheim nach Frankfurt statt nur bis Groß Rohrheim gehören.

Eine mittelfristige Verbesserung wären sechs bis sieben Doppelstockwagen statt der heutigen Twindexx-Triebzüge. Um die RE-Halte in Mörfelden und Mannheim-Waldhof wiederherstellen zu können, müssten die Fernverkehrstrassen erneut umstrukturiert werden. Das funktioniert, wenn einzelne Verbindungen verlangsamt werden und ist somit ein Konflikt zwischen Nah- und Fernverkehr. Es hilft aber auch eine Rückverschiebung der im Interesse eines Halbstundentaktes geänderten Fernverkehrstrassen.

MAIN-NECKAR-BAHN

Die Verbindung von Frankfurt nach Darmstadt und dann weiter nach Mannheim/Heidelberg (RE 60 und RB 68) wird ausgesprochen gut nachgefragt. Die Kapazität der Züge hält dem nicht Schritt. Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt der RE60 nun häufiger als doppelte Twindexx-Einheit, da die Flügelung in Neu-Edingen/Friedrichsfeld wegfällt. Dafür verkehrt die RB68 nun häufiger einfach, aber vier Doppelstockwagen sind zu wenige.

Was ist zu tun? Mittelfristig sieben Doppelstockwagen auf fast allen Leistungen des RE 60 und der RB 68! Und warum sollte die S 5 nicht über Bensheim hinaus bis Darmstadt verlängert werden?

DREIEICH-BAHN

Die Fahrt von Frankfurt über Dreieich-Buchschlag nach Dieburg ist für Fahrgäste wie Anwohner nicht die reine Freude. Die aus Polen stammenden Pesa-Triebwagen sind innen und außen laut. Oft fahren sie selbst in der Hauptverkehrszeit nicht in der bestellten Doppeltraktion, weshalb die Züge oft überfüllt sind. Mittelfristig müssten sie ersetzt werden. Und warum hält die von und nach Frankfurt fahrende RB 61 nur in Tagesrandzeiten in Neu-Isenburg und nicht durchgängig?

ODENWALDBAHN

Die VIAS schafft es nach wie vor nicht, einen stabilen Betrieb hinzubekommen. Immer noch prägen viele Zugausfälle wegen fehlenden Fahrpersonals das Bild. Meist streicht man dann die RB-Leistungen, insbesondere die RB 86. Der RE 85 fährt meist normal, aber die kleinen Haltepunkte sind nur noch sehr schlecht angebunden. Kritisch sind oft die Umstiege in Babenhausen auf die RB 75 (nur 4 Minuten bis zum Zug nach Darmstadt bzw. Aschaffenburg).

Im landschaftlich reizvollen südlichen Teil der Odenwaldbahn zwischen Erbach und Eberbach ist die Strecke derzeit auf rund 30 Kilometer nur eingleisig befahrbar. Deshalb ist dort nur ein Zwei-Stunden-Takt möglich. Gleichzeitig gibt es aus dem südlichen Odenwald auch Pendlerströme in die Rhein-Neckar-Region nach Heidelberg und Mannheim. Schnelle Schienenverbindungen sind jedoch nur eingeschränkt möglich, weil die Ankünfte der RE-Triebwagen von und nach Mannheim in Eberbach nicht auf die Züge der Odenwaldbahn abgestimmt sind.

Was ist zu tun? Bei Personalausfällen sollte man die RB-Leistungen bevorzugen, um eine zuverlässige Bedienung aller Stationen zu gewährleisten. Lieber Leistungen des RE 85 ausfallen lassen als die kleineren Gemeinden abzuhängen. Und in Babenhausen die RB 75 ohne Vormeldung ein paar Minuten warten lassen.

Ausweichstellen auf dem Streckenabschnitt Erbach – Eberbach sind nötig, beispielsweise im Bahnhof Beerfelden-Hetzbach. Dort gibt es noch umfangreiche Gleisanlagen, auch wegen der ehemaligen Stichstrecke nach Beerfelden, die aber nicht mehr an die Odenwaldbahn angeschlossen sind. Mit einem Ein-Stunden-Takt könnten dann sowohl schnelle RE- als auch S-Bahn-Verbindungen von und nach Mannheim/Heidelberg angeboten werden.



Rechte Rheinstrecke: Man ist froh, wenn der Zug überhaupt kommt (Foto: Loth)

Südwesthessen

Richtung Rheingau und Mainz sind die Züge knapp und kurz und die Fahrgäste zahlreich. Zu allem Überfluss wird im zweiten Halbjahr 2026 die rechte Rheinstrecke voll gesperrt.

RECHTE RHEINSTRECKE

Frankfurt-Wiesbaden-Koblenz: ein Drama schon vor der für das zweite Halbjahr 2026 anberaumten Generalsanierung! Zwischen Troisdorf und Wiesbaden wird in dieser Zeit kein Zug fahren. Dafür finden schon seit vielen Monaten vorbereitende Bauarbeiten auf der rechten Rheinstrecke statt. Zudem wird auch die linke Rheinseite für den Sommer ertüchtigt, was zu einer erhöhten Belastung der rechten Rheinstrecke führt. Da die Züge der RB10 weiter nach dem Regelfahrplan verkehren, kommt es zu massiven Verspätungen und Ausfällen.

Die Züge der RB 10 sind oft massiv überfüllt; teilweise verkehren sie nur als Stadler Flirt Dreiteiler. Hinzu kommen nicht funktionierende Toiletten. Im Freizeitverkehr ist die gerade auf dieser Strecke so attraktive Fahrradmitnahme oft nicht mehr möglich.

Mit Hinweis auf die Regionaltangente West wurde der RE 9 (Frankfurt-Eltville) bereits Ende Januar bis zum Jahresende wieder eingestellt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 sollte eigentlich die Linie RE 19 als „Rheingau-Express“ zwischen Frankfurt und Koblenz in Betrieb gehen und die Züge der „RheingauLinie“ RB 10 (Frankfurt-Neuwied) entlasten. Zu dieser Betriebsaufnahme wird es vorerst nicht kommen: Die Fahrzeuge wurden vom Hersteller Stadler bislang noch nicht ausgeliefert. Selbst diese zusätzliche Leistung bringt noch keine ausreichende Ausweitung der Fahrgast-Kapazität.

Regionalverkehr zwischen Frankfurt und Köln ist angesichts der sehr teuren ICE-Fahrkarte (und der landschaftlich sehr schönen Strecke) einfach beliebt - selbst wenn der Übergang zum RE 5 nach Köln und umgekehrt mit 10 Minuten angesichts der Verspätungsrealität viel zu knapp ist. Der Übergang von der RB10 zum RE1 bzw. RE11 in Richtung Trier und Luxemburg ist mit fast einer ganzen Stunde Umsteigezeit maximal unattraktiv. Ärgerlich ist die Information der Fahrgäste auf den (nicht durchweg den heutigen Standards entsprechenden) Bahnhöfen: Züge werden noch als pünktlich angezeigt, obwohl klar ist, dass sie ausfallen.

Was ist zu tun? Kurzfristig könnten einzelne Leistungen durchaus mit Ersatzzügen gefahren werden, vor allem während der Fahrzeugsanierung. Zudem wäre eine Zugverstärkung in Assmanshausen zu prüfen, um zumindest auf dem hochbelasteten Abschnitt zwischen Rüdesheim und Frankfurt immer in Doppeltraktion zu fahren. Langfristig müssen statt der Triebzüge auf der RB 10 Doppelstockwagen mit großzügigen Fahrradabteilen her.

Die Wende in Frankfurt wäre zu optimieren, so dass der Zug pünktlich abfährt oder zumindest eine Info kommt, wenn der Zug zur nach der Planabfahrt noch verschlossen am Bahnsteig steht oder noch gar nicht da ist. Bei einer frühzeitigen Information könnten Reisende von Frankfurt in Richtung Wiesbaden noch auf die 11 Minuten vorher verkehrende S1 umsteigen. Generell braucht es mehr Personal, dass sich um

die Fahrgastinformation kümmert. In Koblenz Richtung Frankfurt müsste eine Anschlusssicherung zumindest für die letzte RB 10 des Tages gewährleistet sein.

WALLAUER SPANGE

Die etwa 4 km lange Verbindungsstrecke ist als neue südliche Verbindung von Wiesbaden zu Schnellfahrstrecke Richtung Frankfurt geplant. Die Fahrzeit zum Flughafen und umgekehrt würde sich halbieren. Ende 2026 sollte mit dem Bau begonnen werden. Aufgrund einer Zurückweisung des Planungsantrags durch das Eisenbahnbundesamt und fehlender Bundesgelder (Argument: „Sanierung vor Neubau“) galt das Projekt als auf der Kippe stehend. Im April diesen Jahres wurde das Planfeststellungsverfahren nun neu gestartet.

FRANKFURT-MAINZ

Auch dieser Korridor ist massiv überlastet. Mehrleistungen werden insbesondere in Rheinland-Pfalz gewünscht, weil fast alle Wege von Frankfurt bzw. dem Flughafen dorthin über diese Strecke führen. Aber weitere Direktverbindungen über Mainz hinaus können auf dieser Strecke schlicht nicht untergebracht werden. Da hilft nur ein viergleisiger Ausbau zwischen Kelsterbach und Mainz.



Südliches Bahnhofsvorfeld in Gießen mit drei dort fahrenden Zugtypen (ICE, RE 30 und RE 98/99). Der Fernverkehr auf der Main-Weser-Bahn wird immer prekärer. (Foto: GeorgDerReisende/Wikimedia Commons CC BY-SA 4.0)

Mittelhessen

Die zentrale Strecke dieser Region ist ein Trauerspiel. Schlicht ein Skandal sind die Umsteigeverbindungen zwischen Hessen und NRW in Siegen. Man hat den Eindruck, nach dem Rhein-Main-Gebiet komme in den Augen von Politik und Planung lange nichts.

MAIN-WESER-BAHN

Die Strecke zwischen Frankfurt und Kassel über Gießen und Marburg ist eine der ältesten Fernverbindungen in Deutschland. Für unser Empfinden ist sie die strukturell problematischste Strecke in Hessen überhaupt, trotz des viergleisigen Ausbaues zwischen Frankfurt und Bad Vilbel. Zum einen ist es eine Fernverbindung, auf der sich Fernverkehr zumindest nach Auffassung der DB offenbar nicht mehr so richtig lohnt. Im Vergleich zur (Neubau-)Strecke über Fulda ist sie zu lang und zu langsam. Ob die Region keine Fernzüge vollmacht oder die mäßige Nachfrage wohl eher den vielen Unzuverlässigkeiten und Ausfällen geschuldet und somit schlicht eine Vertrauensfrage von Seiten der Kunden ist, darüber kann man streiten.

Bleibt der durchgehende Regionalverkehr, der für die Fernreisenden gute Anschlüsse in Frankfurt und Kassel benötigt. Die Teilung der Strecke in zwei Verkehrsverbünde (RMV und NVV) setzt die Prioritäten aber eher beim lokalen Verkehr zwischen Frankfurt und Kassel bis maximal jeweils Treysa. Wenn er pünktlich ist, muss man am RE 30 (Frankfurt-Kassel Hbf. und zurück alle zwei Stunden) fast nichts kritisieren. Leider ist der Anschluss in Kassel-Wilhelmshöhe Richtung Hannover (10 Minuten) oft zu knapp, auch angesichts der weiten Wege. Gleiches gilt für Frankfurt Richtung Stuttgart und München. Die Kapazität mit regulär sechs, am Wochenende sieben Doppelstockwagen ist „nach Corona“ meist ausreichend. Erst recht gilt das für die RE 30, die von Frankfurt aus nur bis Gießen oder Marburg laufen.

Das „Problemkind“ auf der Main-Weser-Bahn ist der RE 98. Er hält in Nordhessen deutlich häufiger, braucht deshalb bis zu 20 Minuten länger als der RE 30 und ist dadurch schlecht in den Anschlussknoten Kassel-Wilhelmshöhe eingebunden. Das gilt für den Regional- und Fernverkehr gleichermaßen. Der RE 11 (Düsseldorf-Kassel) hat zwar auf dem Papier eine ausreichende Übergangszeit und einen Anschluss am selben Gleis, ist aber oft so verspätet, dass auch dies nicht hilft. Hinzu kommt, dass die Kapazität selbst des fünfteiligen RE 98 auch angesichts der vielen Fernreisenden nicht ausreicht. Seit Ende 2025 wird in Stadtallendorf ein weiterer dreiteiliger Triebzug angekoppelt, dennoch bleibt sie deutlich unter der des RE 30. Das dritte Manko des RE 98 ist, dass er in Gießen mit dem aus Siegen kommenden RE 99 vereinigt wird. Der vereinigte RE 98/99 fährt (zumindest zu bestimmten Zeiten) fast nie pünktlich in Gießen ab und sorgt für Anschluss-Unruhe.

Den prekären Fernverkehr hatten wir bereits erwähnt. Seit Dezember 2025 fährt der ICE nur alle 4 Stunden. Wenigstens fährt er so, dass er in Kassel wieder unmittelbar Anschluss Richtung Berlin hat. Der Preis dafür ist, dass der regelmäßige RB-Halbstundentakt zwischen Gießen und Marburg aufgegeben werden musste. Zudem nutzt der ICE die um eine Stunde versetzte Taktlage des RE 30, was einen stündlich schnellen RE Frankfurt-Kassel erschwert. Der Halt in Friedberg muss wegen der neuen Taktlage

unter der Woche entfallen. Ausfälle und Umleitungen dürften bleiben: Die Versuchung, einen schon in Frankfurt verspäteten ICE über Fulda nach Kassel zu leiten, um dort wieder pünktlich zu sein, ist groß. Solche willkürlichen Entscheidungen hängen eine ganze Region ab und müssten auf höherer Ebene als der eines Fahrdienstleiters grundsätzlich geklärt werden.

Was ist zu tun? Kurzfristig lässt sich nur an die Situation bis Dezember 2025 anknüpfen: Zuverlässige (!) und damit hoffentlich gut gefüllte ICE alle 2 Stunden mit gegenüber dem RE 30 um 30 Minuten verschobenem Takt und RB Gießen-Kassel alle halbe Stunde. Eine gute Alternative wäre ein stündlicher schneller RE Frankfurt-Kassel und dafür stündlich eine zusätzliche RB-Leistung Treysa-Kassel mit Halt an allen Unterwegsstationen. Verbunden mit einer deutlich höheren Kapazität durch Doppelstockzüge auf allen RE-Leistungen. Nur langfristig wird eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (insbesondere nördlich von Marburg) zu erreichen sein.

Ein Damoklesschwert schwebt über der Strecke, wenn zwischen Gießen und Friedberg nicht nur mehr Nahverkehr rollt, sondern der Güterverkehr von der rechten Rheinstrecke teilweise auf die Verbindung Hagen-Gießen-Friedberg-Hanau verlagert wird. Einen Vorgeschmack wird bereits 2026 die Sperrung der rechten Rheinstrecke geben. Dann bleibt langfristig eigentlich nur ein viergleisiger Ausbau zwischen Gießen-Bergwald und Friedberg.

OBERE LAHNTALBAHN

Zwischen Marburg und Erndtebrück herrscht das Elend der nordhessischen Nebenstrecken: zu geringe Streckengeschwindigkeit, auch wegen vieler ungesicherter Bahnübergänge. Im Abschnitt Bad Laasphe-Erndtebrück gibt es nur einen Zweistundentakt, ebenso aktuell auch zwischen Marburg und Bad Laasphe am Sonntag. Die historische Bezeichnung „Hinterland“ für die Region um Biedenkopf ist aus Verkehrssicht auch heute noch gerechtfertigt!

Was ist zu tun? Ein Stundentakt zwischen Marburg und Bad Laasphe an Sonn- und Feiertagen ist kurzfristig zu realisieren. Zudem sollte es auch bis Erndtebrück einen täglichen Stundentakt geben. Zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück braucht es dafür einen neuen Kreuzungsbahnhof. Ein häufig genanntes Zukunftskonzept ist die Durchbindung von Marburg nach Siegen mit Flügelung in Erndtebrück. Wichtig ist, dass weiterhin zweiteilig zwischen Bad Laasphe und Marburg verkehrt wird, somit wäre entweder in Bad Laasphe oder Erndtebrück wieder eine Zugverstärkung vonnöten. Ein mittelfristiges Projekt wäre auch die Beseitigung von Langsamfahrstellen und ungesicherten Bahnübergängen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der gesamten Strecke. Zwischen Bad Laasphe, Erndtebrück und Kreuztal sind zumindest einzelne Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit geplant, da diese für die Realisierung der Durchbindung Marburg-Siegen nötig sind. Um eine Durchbindung Marburg-Siegen inklusive Flügelung in Erndtebrück zu realisieren, müssten auf dem Abschnitt zwischen Kreuztal und Erndtebrück Bahnsteige verlängert werden, um künftig einen Betrieb in Doppeltraktion zu ermöglichen. Alternativ gibt es ein Konzept ohne Flügelung, bei dem jeweils zweistündlich Siegen-Marburg und Siegen-Bad Berleburg gefahren wird. Hierfür sind die Bahnsteigverlängerungen nicht zwingend erforderlich. In der jeweiligen Stunde ohne Direktverbindung wäre dann ein Umstieg in Erndtebrück in Richtung Bad Berleburg oder Marburg nötig. Aus Fahrgastsicht ist das Flügelkonzept zu bevorzugen.

DILLSTRECKE

Auch die Strecke zwischen Gießen und Siegen über Wetzlar war einst eine wichtige Fernverkehrsverbindung nach und von Köln und ins Ruhrgebiet. Der Versuch, diese mit dem Doppelstock-IC 34 wiederzubeleben, ist leider gescheitert. Die Fernzüge waren immer besonders leer, auch weil große Verspätungen, viele Zugausfälle und baustellenbedingte Laufwegverkürzungen die Kunden abschreckten. Dabei hätte diese Verbindung durchaus erfolgreich werden können. Es wäre durchaus möglich gewesen mehr Zuverlässigkeit zu schaffen, z. B. indem diese Verbindung bei Baumaßnahmen nicht immer als erstes eingekürzt worden wäre. Eine Erweiterung der Nahverkehrsfreigabe zwischen Dillenburg und Dortmund auf das RMV-Gebiet zwischen Frankfurt und Dillenburg, wäre eine sinnvolle Überlegung gewesen.

Das Rückgrat dieser Strecke ist der stündliche RE 99 von Gießen nach Siegen. Der ist leider oft zu voll. Durch den IC bedingt fährt jeder zweite Zug langsamer und erreicht in Siegen keine Anschlüsse mehr. Selbst wo diese im Fahrplan stehen und die Züge am selben Bahnsteig (wenn auch nicht gegenüber) abfahren, sind sie mit 3 Minuten zum RE 34 nach Hagen und 4 Minuten zum RE 9 nach Köln schon fast eine Frechheit. Erreicht werden sie sehr häufig nicht. Dies führt aktuell zu einem längeren Zwangsaufenthalt von fast einer Stunde in Siegen. Insbesondere für Fahrgäste in Richtung Frankfurt verbessert sich die Situation zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Dann verkehrt zweistündlich in der Taktilage des bisherigen IC 34 ein schneller RE Siegen-Frankfurt, der nicht in Gießen hält. Auf diesen RE besteht ein Anschluss von etwa 10 Minuten in Siegen. Nach Gießen gibt es dann von Siegen nur noch zweistündlich eine direkte RE-Verbindung. Hier bleibt der knappe Anschluss in Richtung Gießen bestehen. Wenn dieser verpasst wird, kann aber auf die neu bis Siegen verlängerte, langsamere RB 40 umgestiegen werden, so dass keine ganze Stunde mehr gewartet werden muss.

Was ist zu tun? Doppelstockzüge wären mittelfristig schön. Für Veränderungen sorgt die bereits erfolgte Streichung des IC 34 zum 21. April diesen Jahres. Die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 geplanten Veränderungen sorgen für Verbesserungen gegenüber dem aktuellen Konzept. Es bräuchte aber auch wieder ein stündlich schnelles RE-Angebot zwischen Siegen und Gießen. Prinzipiell ließen sich mittelfristig verbesserte Konzepte realisieren. Alle, die ihn in der Vergangenheit regelmäßig genutzt hatten, träumen von einer Renaissance des zweistündlichen durchgehenden RE von Gießen nach Köln. Die Relation ist nach wie vor sehr beliebt. Von nordrhein-westfälischer Seite war diese Durchbindung geplant. Dagegen wehrt sich jedoch der RMV.

LAHNTAL- UND VOGELSBERGBAHN

Die RB 45 von Fulda über Gießen nach Limburg ist mit ihrem Stundentakt, den Verstärkerzügen Gießen-Mücke und Fulda-Alsfeld sowie zusätzlichen schnellen Verbindungen zwischen Gießen und Weilburg bzw. Koblenz eigentlich eine Erfolgsgeschichte. Diese spiegelt sich in durchweg gut besetzten bis sehr vollen Zügen, wobei die Dieseltriebwagen teilweise in Doppeltraktion fahren. Der lange Laufweg (über 3 Stunden) sorgt auf der zwischen Gießen und Fulda vollständig, zwischen Gießen und Limburg teilweise eingleisigen Strecke aber für häufige Verzögerungen. Sie können sich mehrfach aufsummieren, wenn Züge auf der Vogelsbergbahn aufeinander warten müssen. Häufig fährt der Zug in Gießen und Fulda schon verspätet ab, weil der Gegenzug noch nicht „drin“ ist.

Diese Zugdicke macht einen schnelleren RE-Verkehr zwischen Fulda und Gießen (und ggf. Weiterführung nach Limburg/Koblenz) schwierig. Es müsste in Signaltechnik, Überholgleise und einen kurzen zweigleisigen Abschnitt auf dem Gießener Stadtgebiet investiert werden. Ein RE könnte auch die langen Anschlusszeiten in Fulda Richtung Bebra und Gersfeld verkürzen.

Der zweistündliche RE 25 von Gießen nach Koblenz ist nicht nichts, aber ebenfalls oft sehr voll und erreicht die relevanten Anschlüsse in Gießen und Koblenz nur sehr knapp bis gar nicht. Der RE 24 ist eigentlich als Zubringer für den IC nach Wetzlar konzipiert worden, wegen des langen Aufenthaltes dort aber nicht wirklich schneller in Limburg als die RB 45. Schön wäre dagegen ein stündlicher RE zwischen Gießen und Koblenz. Höhere Kapazitäten sind dabei auch eine Frage der Bahnsteiglängen. Ein durchgehend zweigleisiger Ausbau Limburg-Koblenz und eine Elektrifizierung wäre sinnvoll. In der warmen Jahreszeit ist besonders an den Wochenenden die Überfüllung mit Fahrrädern eine besondere Herausforderung auch für den Fahrplan.

Was ist zu tun? Kurzfristig sollte man sich fragen, ob im Interesse der Betriebsstabilität nicht die Gesamtstrecke in Gießen gebrochen werden kann: Es gibt nur wenige Fahrgäste, die dort im Zug bleiben. Es fahren übrigens auch wenige die gesamte Strecke Gießen-Fulda. Zwischen Gießen und Koblenz ist das anders. Dort sind mehr „Fernreisende“ unterwegs. Die RB-Leistungen könnten auf die Relationen Fulda-Gießen sowie Gießen-Koblenz auf gesplittet werden.



Vogelsbergbahn: Langer Laufweg, instabiler Betrieb (Foto: Kern)

GIESSEN-GELNHAUSEN

Diese Relation (RB 46) bot jahrelang einen stabilen stündlichen Verkehr. Leider hat sich das aktuell geändert. Ständig, plötzlich und unerwartet kam und kommt es zu Ausfällen und Schienenersatzverkehr. Dafür sind Baustellen verantwortlich, aber auch fehlendes Stellwerkspersonal in Hungen und/oder Nidda. 2026 wird nun grundsaniert, und es fährt bis fast Ende des Jahres kein Zug mehr zwischen Gießen und Hungen (bzw. Nidda). Die alltäglich aus Hungen oder Lich nach Gießen „einfallenden“ Autos zeigen, dass die Linie grundsätzlich Potential hat. Anders als bei der Vogelsbergbahn gibt es allerdings keinen zur Stadt bzw. Universität günstig gelegenen Haltepunkt mit Busanschluss. Man muss immer über den Hauptbahnhof oder ein Fahrrad mitnehmen.

FRIEDBERG-WÖLFERSHEIM, FRIEDBERG-NIDDA, FRIEDBERG-HANAU

Auch die RB 47 und 48 sind immer mal wieder von Bauarbeiten, ausfallenden Stellwerken und Schienenersatzverkehr betroffen. Mit der Reaktivierung der 12 stillgelegten Kilometer zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen geht es derweil voran: Seit November 2025 besteht Baurecht, so dass jetzt konkret geplant und die Arbeiten ausgeschrieben werden können. Dass die Strecke allerdings bis zur dezentralen Landesgartenschau 2027 fertig wird, ist unwahrscheinlich, weil wohl erst frühestens ab Ende 2026 wirklich gebaut wird.

Ein besonderes Ärgernis war die Strecke Friedberg-Hanau mit planmäßigen Zugausfällen in den Abend- und Nachtstunden. Oft war auch tagsüber wegen fehlendem Stellwerkspersonal kein Zugverkehr zwischen Hanau Hbf. und Hanau Nord möglich. Zwar gilt seit Ende März 2026 wieder der Regelfahrplan. Aber dennoch kann das Stellwerk, wie Ausfälle zeigten, offenbar nach wie vor nicht dauerhaft zuverlässig besetzt werden.

Nordhessen

Ländlich, ländlich: Die Hauptstrecke Kassel-Warburg und erst recht die Nebenstrecken lassen alle nur eine vergleichsweise geringe Streckengeschwindigkeit zu. Am Wochenende läuft in der Fläche wenig. Für weitere Strecken siehe „Mittelhessen“ und „Osthessen“.

KASSEL-WARBURG

Auch wenn der RE 11 wieder auf der vollen Strecke fährt: Nach wie vor auf der Tagesordnung ist eine starke Unzuverlässigkeit durch Personal- und damit Zugausfälle bei National Express. Weitere Kritikpunkte sind Taktlücken in den Stunden mit Fernverkehr. Für eine Hauptstrecke ist die Streckengeschwindigkeit auch kurvenbedingt eher niedrig. Weil es kaum Fernverkehr auf der Relation Sachsen/Sachsen-Anhalt-Thüringen-Ruhrgebiet gibt und der RE 11 auf dem Abschnitt zwischen Hamm und Kassel nur als einfache Einheit verkehrt, sind die Züge teilweise sehr voll.

Was ist zu tun? National Express muss die Personalsituation schnell verbessern. Kurzfristig lassen sich eine Nahverkehrsfreigabe im Fernverkehr oder ein zusätzlicher Nahverkehrszug in kurzer Zugfolge zum Fernverkehr realisieren. In Planung ist die Reaktivierung von Haltepunkten (Haueda, Lamerden, Liebenau). Dann würde der RE 17 mit Halt an diesen Stationen nach Kassel verlängert werden, und es gäbe einen Halbstundentakt zwischen Kassel und Warburg.

Auf dem RE 11 müsste auf dem Gesamtabschnitt von Düsseldorf bis Kassel in Doppeltraktion gefahren werden. Aktuell sind die Bahnsteige in Willebadessen und Hofgeismar dafür aber zu kurz. Eine Bahnsteigverlängerung in Willebadessen ist fest geplant. Der Mittelbahnsteig in Hofgeismar wurde erst vor wenigen Jahren zu einem Kombibahnsteig (für Regiotram und RE 11) umgebaut. Für Hofgeismar müsste geprüft werden ob ein längerer Bahnsteig baulich realisierbar ist. Falls dies nicht möglich sein sollte, sollte der RE 11 in Doppeltraktion trotzdem Hofgeismar anfahren. Ein Teil der Türen, welcher dann am Bahnsteigteil der Regiotram liegen würde, wäre aber wegen des großen Höhenunterschieds zwischen Bahnsteig- und Einstiegshöhe geschlossen zu halten. Ein Langfristprojekt im Zuge der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ wäre der Neubau einer Bahnstrecke zwischen Hofgeismar und Liebenau, um die "Hümmer Kurve" mit ihrer langsamen Geschwindigkeit zu umgehen.

MARBURG-KORBACH

Die jetzt 10 Jahre zurückliegende Reaktivierung der Strecke Frankenberg-Korbach-(Brilon) war bemerkenswert. Die gesamte Strecke ist sehr „ländlich“. Es gibt keinen durchgehenden Stundentakt und einen frühen Betriebsschluss gerade in Südrichtung. Der Triebwagen fährt, durch Kurven und viele unbeschränkte Bahnübergänge bedingt, sehr langsam. Der Stundentakt bedeutet, dass auf einige Halte zweistündlich verzichtet werden muss. Die Kapazität der Strecke ist zudem durch die Art des Zugfunks begrenzt. Vor allem zwischen Korbach und Frankenberg müsste die Bahn schneller werden. Attraktiver werden könnte sie durch eine Reaktivierung der Strecke Frankenberg-Battenberg. Die Machbarkeitsstudie dazu gibt grünes Licht; derzeit laufen Verhandlungen zwischen dem Land Hessen und der Kurhessenbahn als Betreiber.

KASSEL-KORBACH

Auch diese Strecke ist (zu) langsam. Eine Elektrifizierung bis Wolfhagen ist geplant, um mit der Regiotram vollständig elektrisch fahren zu können und nicht wie bisher mit Diesel und Stromabnehmer. Würde weiter bis Korbach elektrifiziert, könnte die RB4 bis dorthin mit Elektrotriebwagen verkehren. Eine Verlängerung der Zweigleisigkeit von Ahnatal-Casselbreite bis Ahnatal-Weimar könnte zur Verbesserung der Fahrplanstabilität geprüft werden.

(KASSEL-) WABERN-BAD WILDUNGEN

Blumen pflücken während der Fahrt verboten: Im Nordwesthessen-Netz der Kurhessenbahn hat ist diese Strecke mit ihren vielen Langsamfahrstellen besonders „gemütlich“. Immerhin verkehrt die Linie 39 nun unter der Woche in einem leicht unregelmäßigen Stundentakt, auch bedingt durch die unterschiedlichen

Anschlusszeiten des RE 30 und RE 98 in Wabern. Der Zweistundentakt am Wochenende ist nicht attraktiv.

Ausgesprochen ärgerlich ist sein dem vorletzten Fahrplanwechsel die Anbindung an den Stadtbus. Der Bahnhof Bad Wildungen liegt ziemlich weit draußen, und die Wartezeit beträgt nun 20 Minuten und mehr. Kein gutes Entree für einen Kurort, keine Visitenkarte gegenüber älteren und/oder mobilitätseingeschränkten Menschen.

Was ist zu tun? Bessere Anbindung der Stadtbuslinie 1 an die Bahn, auch wenn dadurch weitere Änderungen der Busfahrpläne nötig werden. Stundentakt der RB 39 auch an Wochenenden. Und etwas schneller könnte die Bahn auch werden.



Fast ein Idyll: RB/RE 97 zwischen Marburg und Brilon Wald.
Noch vor 10 Jahren kam man mit dem Zug nur bis Frankenberg (Fotos: Loth).

Osthessen

Die Kinzigtalbahn ist nach der Riedbahn die zweite große Baustelle in Hessen. Es wird noch 10 Jahre dauern, bis sie vollständig fertig ist. Derweil kämpft der Nahverkehr mit der Streckenüberlastung und mit Lokomotiv-Engpässen.

KINZIGTALBAHN

Neben der Riedbahn ist die Strecke zwischen Hanau und Fulda der zweite große Engpass im hessischen Streckennetz. Immerhin wird der Abschnitt Hanau-Gelnhausen aktuell vierspurig ausgebaut. Die 23 km sollen erst 2036 vollständig fertiggestellt sein. Für das zweite Halbjahr 2027 ist die Generalsanierung der Strecke Gelnhausen-Fulda geplant. Unabhängig davon ist die Vorplanung für eine 45 km lange Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Fulda abgeschlossen. Jetzt kann entschieden werden, ob überhaupt gebaut wird.

Derweil kämpft auch der Nahverkehr mit Knappheiten. Ein Zeichen der Streckenüberlastung ist der dem Fernverkehr geschuldete Wegfall des ohnehin notorisch verspäteten RE 5, der schnellen Berufsverkehrs-Ergänzung des RE 50 zwischen Frankfurt und Fulda. Knappheit auch beim Fahrplanpuffer: Die spurtstarken „Alstom Coradia Max“-Neufahrzeuge treffen mindestens 1,5 Jahre verspätet ein. Geplant war die Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2026. Dann läuft auch das Leasing der spurtstarken Vectrons aus. Die übergangsweise vorgesehenen Lokomotiven (BR 146.1, 146.2 und vor allem 114) können allerdings bei Verspätungen keine Fahrtzeit herausfahren. Verspätungen wiederum machen es schwierig, Anschlüsse zu bekommen. Für den Bus MKK-81 in Wächtersbach und weitere Busleistungen in Gelnhausen hat die KVG Main-Kinzig eine Warteregulung geschaffen. Leider wird berichtet, dass Busfahrer sich nicht daran halten.

Was ist zu tun? Kurzfristig sollte sich DB Regio erneut um spurtstarke Lokomotiven bemühen. Die Warteregulung in Wächtersbach soll nicht nur auf dem Papier stehen. Langfristig steht nicht nur der Ausbau bzw. Neubau der Strecke Hanau-Fulda an, sondern wäre auch eine Reaktivierung der Verbindung Wächtersbach-Bad Orb anzustreben (mit Elektrifizierung und Durchbindung der RB 51 von und nach Frankfurt). Auch bei pünktlicher Abfahrt des RE 50 in Frankfurt ist bei der Steuerung der Überholungen noch Luft nach oben.

MAIN-SPESSART-STRECKE

Die Relation Frankfurt-Aschaffenburg-Würzburg (RE 54 und 55) ist eine jener Strecken, die nicht nur durch das Deutschlandticket einen erneuten Fahrgastzuwachs erfahren haben. Davor waren bereits der Pendlerverkehr und die Freizeittickets für volle Züge und stehende Menschen verantwortlich. Die heutigen vier Doppelstockwagen (Twindexx) reichen längst nicht aus und sind auch nicht für übliches Gepäck geeignet. Für die Neuausschreibung sind unseres Wissens keine maßgeblichen Verbesserungen vorgesehen. Ärgerlich sind die häufigen Umleitungen des RE54/55 von Aschaffenburg über Darmstadt nach Frankfurt, da Stellwerkspersonal in Stellwerken zwischen Hanau und Aschaffenburg fehlt, sowie häufige Teilausfälle der RB 56 und RB 58. Der Anschluss von der RB75 aus Richtung Wiesbaden auf den

RE54/55 ist mit 4 Minuten sehr knapp. Die Pünktlichkeit leidet durch verspäteten Fernverkehr und geringe Streckenkapazität.

Was ist zu tun? Kurzfristig braucht es mehr Personal in den Stellwerken. Mittelfristig müssen die Züge kapazitiv mit zusätzlichen Wagen zu erweitert werden. Teilweise sind hierfür Bahnsteige zu verlängern und Aschaffenburg Hauptbahnhof zum Teilen und Kuppeln von Zugteilen aufzurüsten. Langfristig wird der Ausbau zwischen Hanau, Frankfurt und Nantenbach für mehr Kapazität und Pünktlichkeit sorgen können und die Durchbindung von Miltenberg nach Frankfurt bzw. von Aschaffenburg über Flughafen nach Wiesbaden ermöglichen.



Hanau Hbf ist der Knotenpunkt der Region (Foto: Kern)

SINNTALBAHN

Die Strecke von Gemünden über Jossa nach Fliesen war früher mal Teil der großen Süd-Nord-Fernbahn. Heute ist sie im Wesentlichen eine Güterzugstrecke mit einer einzigen RB-Verbindung. Diese RB 53 verkehrt ab Dezember 2025 nicht mehr nach Schlüchtern, sondern nur noch nach Fliesen. Mit 15 Minuten Umstieg fährt der RE 50 nach Fulda, mit 10 Minuten nach Schlüchtern. Das beantwortet vielleicht die Frage, warum die RB 53 nicht (trotz nur 15 Minuten längerer Fahrzeit) nicht bis Fulda durchgebunden wird bzw. Schlüchtern abgekoppelt wurde. Es muss halt „nur“ der Anschluss klappen.

FULDA-BEBRA-KASSEL/EISENACH; BEBRA-GÖTTINGEN

Bislang verkehrt der RE 5 unter der Woche alle Stunde und somit zusammen mit der häufig überfüllten RB 5 zwischen Bad Hersfeld und Kassel alle 30 Minuten. Am Wochenende verkehrt der RE 5 aber nur alle zwei Stunden, wodurch mit der RB 5 dann ein unregelmäßiger 30/60 Minuten-Takt entsteht. Die Züge sind oft überfüllt.

Zwischen Bebra und Göttingen hat die RB 87 etwa 30 Minuten Aufenthalt in Eschwege. Die Anbindung von Eschwege in Richtung Kassel ist sehr schlecht.

Auf der Strecke Bebra-Eisenach verkehrt die RB 6 samstags ab der Mittagszeit und sonntags ganztags nur alle 3 Stunden. Auf der Mitte-Deutschland-Verbindung fehlt es östlich von Kassel generell an länger laufenden Nahverkehrsangeboten: Es gibt keine über Bebra hinaus verkehrenden durchgehenden Züge nach Eisenach.

Was ist zu tun? Kurzfristig ein 60-Minutentakt auf dem RE 5 auch an Wochenenden. Mittelfristig der Einsatz von anderem Zugmaterial als Stadler Flirt, vorzugsweise Doppelstockzüge.

Für Göttingen-Bebra mittelfristig eine Verdichtung der RB-Leistungen auf einen 30 Minuten-Takt und dadurch Einsparung des Aufenthalts in Eschwege sowie weiterhin Beibehaltung der Anschlussknoten in Bebra und Göttingen. Weiterhin Direktverbindungen Eschwege-Kassel ggf. mit Flügelung in Eichenberg. Der lange Umweg bliebe zwar, aber der ausbleibende Umstieg in Eschwege könnte die Relation attraktiver machen.

Für Bebra-Eisenach kurzfristig Einführung eines flächendeckenden Stundentaktes, auch an Wochenenden. Mittelfristig eine neue durchgehende RE-Verbindung mindestens Kassel-Eisenach, besser Kassel-Eisenach-Erfurt. Denn zwischen Eisenach und Erfurt fehlt es bisher ebenfalls an einem schnellen (!) RE-Angebot. Langfristig wird die bereits in Planung befindliche Neubaustrecke Fulda-Gerstungen zur Entlastung der Strecken beitragen.