

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion  
DIE GRÜNEN  
— Drucksache 11/2513 —**

### **Main-Weser-Bahn**

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 18. Juli 1988 – E 12/32.30.05/73 Vm 88 (3) – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

#### **Vorbemerkung**

Die Beantwortung erfolgt im Benehmen mit der Deutschen Bundesbahn, die bei der Planung und Durchführung derartiger Maßnahmen in eigener Zuständigkeit und unternehmerischer Verantwortung handelt.

In einigen Fragen werden Daten gefordert, deren Ermittlung nur durch sehr zeitaufwendige Erhebungen der Deutschen Bundesbahn möglich wäre. Auf diese Untersuchungen wurde wegen des auch mit erheblichen Kosten verbundenen Aufwands verzichtet, da diese Daten keine über die Jahre vergleichende Betrachtungen zulassen und sie auch für die weiteren Überlegungen zur Strecke nicht von Bedeutung sind.

1. Welche Zugverbindungen wurden auf der Main-Weser-Bahn seit 1970 im einzelnen gestrichen?

Die „Main-Weser-Bahn“ (Kassel – Gießen – Frankfurt/M.) hat eine Länge von 200 km und 52 Bahnhöfe. Sie ist abschnittsweise unterschiedlich stark frequentiert.

Reisezüge beginnen und enden außer in Frankfurt/Main und Kassel auch in Wabern, Treysa, Marburg, Gießen, Friedberg und Bad Vilbel. Aus diesem Grund weisen die einzelnen Streckenabschnitte unterschiedliche Zugzahlen auf.

Seit 1970 wurden in Anpassung an die Nachfrage Züge sowohl aus dem Angebot genommen als auch neu eingelegt. Die Streichung von Zugverbindungen stand dabei nicht im Vordergrund. Dies zeigt beispielhaft die Einführung des S-Bahn-Betriebes zwischen Frankfurt/Main und Friedberg im Jahr 1978, die zu einer deutlichen Erhöhung der Zugzahlen führte.

In der Betriebsstatistik der Deutschen Bundesbahn sind keine Daten vorhanden, die eine Aussage über gestrichene Zugverbindungen ermöglichen. Hierzu wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

2. Welche Bahnhöfe wurden von den Streichungen der Verbindungen betroffen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Welche Bahnhöfe wurden an der Main-Weser-Bahn stillgelegt?

Auf der Main-Weser-Bahn wurde Kassel-Kirchditmold im Jahr 1984 als Haltebahnhof für Reisezüge aufgelassen.

4. Welche Zugverbindungen, die heute noch auf der Main-Weser-Bahn vorhanden sind, sollen in den kommenden fünf Jahren gestrichen werden, und welche Bahnhöfe werden davon betroffen sein?

Derzeit bestehen keine Pläne, das Zugangebot auf der Main-Weser-Bahn einzuschränken.

5. Was hat die Deutsche Bundesbahn in der Vergangenheit unternommen, um die Attraktivität der Bahn zu erhöhen, wie z. B.
- Einführung von Taktverbindungen zu den Mittel- und Oberzentren,
  - Einführung von Expressverbindungen im Taktverkehr zwischen Mittel- und Oberzentren,
  - Einsatz moderner kundenfreundlicher Fahrzeuge,
  - Verlegung von Haltestellen?

Die Deutsche Bundesbahn hat in der Vergangenheit angenäherte Taktverbindungen eingerichtet

- im Fernverkehr zwischen Kassel und Frankfurt und
- im Nahverkehr zwischen Friedberg und Frankfurt (S-Bahn).

Der Einsatz der Fahrzeuge orientiert sich an dem bei der Deutschen Bundesbahn üblichen Standard, d. h.

- im Fernverkehr Schnellzugwagen der Gattung „m“ und
- im Nahverkehr überwiegend Wagen der Gattung „n“ („Silberlinge“).

Haltestellen wurden nicht verlegt.

Im Schienenpersonenfernverkehr wurde zum Sommerfahrplan 1988 im Vorgriff auf die noch in diesem Jahr geplante Inbetriebnahme der Interregio-Linie 19 Kassel – Gießen – Frankfurt – Darmstadt – Karlsruhe – Offenburg – Konstanz ein 2-Stunden-D-Zug-Takt auf der Main-Weser-Bahn eingeführt. Nach Einführung dieser Interregio-Linie verbinden täglich acht Züge je Richtung die Mittelzentren untereinander und stellen eine Anbindung an die Oberzentren her.

Desweiteren verkehren alle zwei Stunden D-Züge in der Verbindung Frankfurt – Hagen auf der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt/M. und Gießen. Eine Umstellung dieser Züge ebenfalls auf Interregio ist für einen Zeitpunkt nach 1991 vorgesehen.

6. Wenn keine dieser Maßnahmen ergriffen wurde, woher hat dann die Deutsche Bundesbahn die Erkenntnis, daß Schienenverbindungen nicht angenommen werden?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Welche kommunalen Vertretungen oder andere Gruppen und Institutionen haben sich wie zu der zunehmenden Ausblutung der Main-Weser-Bahn geäußert?

Zum Thema „Verkehrsbedienung der Main-Weser-Bahn“ gingen im Zeitraum Januar bis Anfang Juli 1988 ca. 90 Anfragen, Anregungen und Beschwerden von Bundestagsabgeordneten, Landtagsabgeordneten, kommunalen Vertretungen (Kreisausschuß Friedberg Hessen), Stadtverordnetenfraktion der FDP Bad Nauheim, Magistrat der Stadt Bad Nauheim, Kurverwaltung Bad Nauheim, Verkehrsverein Stadtallendorf), privaten Gruppen und einzelnen Kunden der Deutschen Bundesbahn ein.

Etwa 60 v. H. dieser Eingaben haben die Veränderungen bei der Verkehrsanbindung der Stadt Bad Nauheim zum Inhalt.

8. Welche Wirkungen wird die Inbetriebnahme der gesamten Neubaustrecke Hannover-Würzburg auf die Main-Weser-Bahn haben?

Mit Inbetriebnahme der gesamten Neubaustrecken Hannover – Würzburg wird Kassel an den IC/ICE-Verkehr der Nord-Süd-Relationen angebunden. Durch die Interregio-Linie 19 Kassel – Gießen – Frankfurt/M. – Konstanz wird die Main-Weser-Bahn unmittelbar mit dem IC-Netz in Kassel und Frankfurt/M. verknüpft. Die Fahrzeitgewinne der Neubaustrecke werden somit als Reisezeitverkürzung auf die Main-Weser-Bahn weitergegeben.

Die mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke verbundene Steigerung der Attraktivität des Standorts Kassel wird nach Auffassung der Deutschen Bundesbahn positive Auswirkungen auf den gesamten Schienenverkehr in dieser Relation haben.

