Karte 30

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes

Von Armin Weber
Lfg. 2, 1961 – M. 1:600000
Sonderkarte: Zollverein II 1834/54
Kartenentwurf: Hildegard John

Die hessischen Eisenbahnen haben seit der Mitte des 19. Jhs. den Straßenverkehr als Hauptträger des Güter- und Personenverkehrs abgelöst. Dabei folgte der Eisenbahnbau in seinem Verlauf oftmals den naturgegebenen und historisch gewachsenen Verkehrslinien der Straßen.

So entspricht die Linienführung der Main-Weser-Bahn und der Main-Neckar-Bahn zu einem großen Teil dem hessischen Abschnitt der Bundesstraße 3, die die Nachfolge der bedeutenden, Hessen von Süden nach Norden durchziehenden Straßen angetreten hat.

Ebenso ist die Eisenbahn mit der Hauptstrecke Frankfurt–Fulda–Bebra–Eisenach den ehemaligen Fernstraßen durch den Südosten Hessens vom unteren Maingebiet nach Thüringen gefolgt.

Auch das Eisenbahnnetz um Kassel mit seinen Nordwest–Südost-Verbindungen nach Paderborn, Hagen, Eisenach und Würzburg hat im nördlichen Hessen die Bedeutung der diesen Strecken entsprechenden Straßenzüge übernommen. Nach einer Zeit großen wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Aufschwungs haben die Eisenbahnen nach dem Ersten Weltkrieg mit der Entwicklung des Kraftwagens und dem Ausbau eines modernen Straßennetzes ihre verkehrsbeherrschende Position eingebüßt.

Heute stellt sich uns das hessische Eisenbahnnetz als Teil nicht nur des deutschen, sondern auch des europäischen Eisenbahnnetzes dar.

Frankfurt, als bedeutendster Eisenbahnknotenpunkt in Hessen, wird von wichtigen Nord–Süd- und Ost–West-Verbindungen sowohl des innerdeutschen Eisenbahnverkehrs als auch der Fernverbindungen mit dem europäischen Ausland berührt.

Die Eisenbahnlinie Frankfurt–Fulda–Bebra ist Teil jener Strecke Stockholm–Hamburg–Frankfurt/M.–Basel–Rom, die Skandinavien mit Südeuropa verbindet. Die Main–Weser-Bahn (Frankfurt/M.–Gießen–Marburg–Kassel), für die Auslandsverbindungen nahezu bedeutungslos, hat lediglich für den Nord–Süd-Verkehr im Bundesgebiet eine gewisse, wenn auch zweitrangige Bedeutung (neben der Strecke Frankfurt/M.–Fulda–Bebra).

Für Hessen nördlich des Mains sind die Eisenbahnlinien bedeutungsvoll, die diesen Raum mit dem Ruhrgebiet und dem Niederrhein verbinden. Von Kassel führen zwei Eisenbahnstrecken über Brilon bzw. über Paderborn in das Ruhrgebiet, von Gießen aus wird die Verbindung über Siegen zum Ruhrgebiet und nach Köln hergestellt.

Das Eisenbahnnetz im Rhein-Main-Gebiet stellt eine wichtige Verbindung zwischen West- und Osteuropa her. Die Strecke Frankfurt/M.–Fulda–Bebra ist auch ein Teil der Eisenbahnlinie, die von Paris über Metz, Frankfurt/M., Leipzig und Görlitz nach Warschau führt.

Dem hessischen Eisenbahnbau standen zu Beginn seiner Entwicklung in den dreißiger und beginnenden vierziger Jahren des 19. Jhs. vor allem politische Schwierigkeiten entgegen.

Die Gründung eines Zollvereins zwischen Preußen und dem Großherzogtum Hessen im Jahre 1828, dem das Kurfürstentum Hessen 1831, das Herzogtum Nassau und die Freie Stadt Frankfurt 1836 beitraten, ließ zwar eine lose wirtschaftliche Gemeinschaft entstehen, aber der politische Gegensatz zwischen Darmstadt und Kassel, hier Durchsetzung einer liberalen Regierungsform, da Festhalten am alten absolutistischen System, prägte noch für Jahre die schleppende Entwicklung im hessischen Eisenbahnbau und verzögerte besonders das ehrgeizige Projekt der Main–Weser-Bahn.

Bezeichnenderweise lagen dann die ersten realisierten Eisenbahnstrecken an der Peripherie der hessischen Staaten. Nicht gemeinsam, sondern im Verbund mit ihren jeweiligen Nachbarstaaten bauten Großherzogtum und Kurfürstentum die frühen Eisenbahnlinien auf hessischem Gebiet.

Dabei hatte schon der Anschluß beider Staaten an das preußische Zollsystem private Kräfte geweckt, die seit 1832 in zahlreichen Vereinen die Grundlagen für einen hessischen Eisenbahnbau gelegt hatten und ohne Behinderung durch politische Gegensätze eine Verbindung der drei wichtigsten hessischen Städte Kassel, Frankfurt und Darmstadt anstrebten.

In den folgenden Jahren scheiterte der Bau der Main–Weser-Bahn, die Kassel mit Frankfurt verbinden sollte, zunächst an der ablehnenden und abwartenden Haltung Kurhessens, das bei der Diskussion über die beiden möglichen Strecken Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt bzw. Kassel–Fulda–Frankfurt keine eindeutige Stellungnahme abgab. Nach langwierigen Verhandlungen fiel schließlich die Entscheidung zugunsten der Strecke über Gießen und Marburg, für die sich Hessen–Darmstadt schon seit langem eingesetzt hatte.

Die Entwicklung des hessischen Eisenbahnnetzes wurde für eine anschauliche kartographische Darstellung in fünf Ausbauperioden eingeteilt.

In der ersten Ausbauperiode waren zunächst Kassel und Frankfurt die Zentren des hessischen Eisenbahnbaus. Die private Nordbahngesellschaft baute im nördlichen Kurhessen unter staatlicher Aufsicht in den Jahren 1845 bis 1849 die

Hessische Nordbahn (Gerstungen–Bebra–Kassel–Haueda), die mit der 1847 in Betrieb genommenen Strecke Halle–Eisenach eine direkte Verbindung zwischen Kassel und Berlin herstellte. Noch im Jahre 1849 wurde die erste Teilstrecke (Kassel–Wabern) der Main–Weser-Bahn eröffnet. Damit wurde ein Projekt in Angriff genommen, das, seit den dreißiger Jahren geplant, durch den am 6. 2. 1845 zwischen Kurhessen, dem Großherzogtum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt abgeschlossenen Staatsvertrag über den Bau einer Eisenbahnstrecke von Frankfurt über Gießen und Marburg nach Kassel seiner Verwirklichung entgegensah. Am 3. 4. 1850 war durch die Eröffnung der Strecke Kirchhain–Marburg die Verbindung zwischen Kassel und Marburg fertiggestellt und am 25. 8. 1850 bis Gießen erweitert. Am 15. 5. 1852 wurde schließlich die gesamte Main–Weser-Bahn von Kassel nach Frankfurt dem Verkehr übergeben.

Dagegen konnte im Großherzogtum Hessen schon 3½ Jahre nach dem zwischen Hessen-Darmstadt, Baden und Frankfurt abgeschlossenen Staatsvertrag über den Bau der Main–Neckar-Bahn die Strecke Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg am 1. 8. 1846 eröffnet werden.

Mit den kürzeren Eisenbahnstrecken Frankfurt–Wiesbaden, der Taunusbahn (1840), Frankfurt/Höchst–Bad Soden (1848) und Frankfurt–Hanau (1848) endet die erste Ausbauperiode. Mit der Main–Weser-Bahn, die mehrmals Landesgrenzen der hessischen Mittelstaaten überquerte und mit 196 km die längste Eisenbahnstrecke Hessens ist, war die bis dahin einzige Eisenbahnverbindung zwischen Nord- und Süddeutschland hergestellt.

Die Erschließung des Herzogtums Nassau durch die Eisenbahn begann erst in der zweiten Ausbauperiode von 1851–1870. Mit dem Bau der Taunusbahn war zwar schon früh ein erster Schritt getan, doch bedeutete diese Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung des Herzogtums keinen Fortschritt. Erst mit der Weiterführung dieser Strecke rechts des Rheins bis zur nassauischen Staatsgrenze bei Niederlahnstein, die zwischen 1856 und 1862 in Betrieb genommen wurde, war eine, wenn auch am südwestlichen Rande, durchgehende Eisenbahnlinie fertiggestellt worden. Dem Herzogtum fehlte nun immer noch der Anschluß an den Niederrhein und das Ruhrgebiet, weil Preußen schon 1859 die linksrheinische Rheintalbahn mit guten Verkehrsverbindungen eröffnet hatte und an einer Fortführung der rechtsrheinischen Strecke nicht interessiert war.

Aber auch Preußen befand sich in einer Zwangslage. Im Falle eines Krieges mit Frankreich konnten leicht die beiden dicht nebeneinanderliegenden Verkehrswege, Rheintalbahn und Rheinschiffahrt, ausfallen. Aus strategischen Gründen erwog man deshalb in Preußen weitere Eisenbahnstrecken durch das Landesinnere, die auf jeden Fall durch das Herzogtum führen mußten. Das gegenseitige Abhängigkeitsverhältnis zwischen Preußen und Nassau ermöglichte schließlich 1862 die Deutz-Gießener Eisenbahn durch das Sieg- und Dilltal, die bei Dillenburg nassauisches Gebiet berührte, und 1864 eine Eisenbahnbrücke bei Koblenz, die die rechtsrheinische nassauische Eisenbahnlinie mit der weiterführenden Rheintalbahn verband. Schließlich wurde noch der Bau einer Eisenbahnlinie durch das Lahntal möglich, weil sich hier strategische Interessen Preußens mit wirtschaftlichen Notwendigkeiten Nassaus trafen. Preußen erhielt mit dieser Bahn eine durchgehende Verbindung vom Rhein nach Mitteldeutschland, und Nassau löste mit diesem Schienenweg sein Transportproblem für die erzgewinnende Industrie an der unteren Lahn, nachdem die Lahnkanalisation gescheitert war.

Hessen-Darmstadt hatte auf Staatskosten mit der Main–Weser-Bahn und der Main–Neckar-Bahn einen großen von Norden nach Süden durchgehenden Verkehrsweg geschaffen, vernachlässigte aber den lokalen Eisenbahnbau, vornehmlich in der Provinz Rheinhessen, sowie den Ost–West-Verkehr durch das gesamte Großherzogtum. Nachdem die Regierung in Darmstadt mit einer Konzession an die Aktiengesellschaft der Hessischen Ludwigseisenbahn in Mainz den weiteren Eisenbahnbau in private Hände gelegt hatte, wurde zwischen 1850 und 1870 ein dünnes Eisenbahnnetz im südlichen Großherzogtum gebaut. Die Gesellschaft baute die Linie von Mainz über Oppenheim und Worms bis zur darmstädtischen Landesgrenze (1853), von Mainz nach Bingen (1859), von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg (1859), von Mainz/Bischofsheim nach Frankfurt (1863), von Worms über Monsheim nach Alzey (1867) und die Riedbahn von Darmstadt über Gernsheim nach Worms (1869).

In Oberhessen hatten vor allem lokale wirtschaftliche Interessen, die von einer verkehrspolitischen Überschätzung dieser Bahnlinien begleitet wurden, den Bau zweier Eisenbahnlinien von Gießen nach Fulda bzw. nach Gelnhausen vorangetrieben. Nach Abschluß des Staatsvertrages zwischen Hessen-Darmstadt und Preußen vom 12. 6. 1868 konnten diese Strecken gebaut und 1870/71 in Betrieb genommen werden.

Nach Fertigstellung der Main–Weser-Bahn war Hessen-Kassel bestrebt, mit dieser Eisenbahnlinie den Anschluß nach Hannover und den Hansestädten zu gewinnen. Nach Verhandlungen mit Hannover konnte 1854 mit dem Bau der Strecke Kassel–Münden begonnen werden. Mit der Eröffnung der Strecke im Jahre 1856 war die Main–Weser-Bahn wichtiges Mittelstück im deutschen Eisenbahnnetz, das die Hansestädte mit Süd- und Südwestdeutschland verband. 1854 wurde die Eisenbahnlinie Hanau–Aschaffenburg, die den Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz ermöglichte, fertiggestellt.

In Kassel hatte sich schon zu Beginn der fünfziger Jahre die Erkenntnis durchgesetzt, daß eine Kurhessen von Norden nach Süden durchziehende Eisenbahnlinie von Bebra über Fulda nach Hanau für die Entwicklung des Verkehrs unbedingt erforderlich war. Nach langwierigen Verhandlungen, die von den einseitigen Interessen Kurhessens und Bayerns bestimmt waren und sich bis 1865 hinzogen, konnte endlich mit dem Bau begonnen werden. Bis zur Annexion Kurhessens durch Preußen wurde die Teilstrecke Bebra–Hersfeld fertiggestellt. Die übrigen Strecken wurden zwischen 1866 und 1868 unter preußischer Verwaltung angelegt und in Betrieb genommen.

In den letzten drei Jahrzehnten des Jahrhunderts verdich-

tete sich das Eisenbahnnetz weiter. Hier sind vor allem die langen Eisenbahnstrecken in der preußischen Provinz Nassau und in Nordhessen zu erwähnen, die in bisher vom Eisenbahnverkehr nicht erschlossene Gebiete führten.

In den siebziger Jahren wurden die älteren Eisenbahnstrekken Kassel–Bebra–Eisenach und Kassel–Treysa (Main–Weser-Bahn) mit den neu erbauten Strecken Treysa–Malsfeld–Eschwege, Kassel–Eschwege und Bebra–Eschwege verbunden.

Im nordwestlichen Hessen wurde zwischen 1890 und 1900 Kassel von Cölbe aus über Frankenberg, Korbach und Volkmarsen erreicht. Im Reg. Bez. Wiesbaden wurden die Ost–Westbahnen der sechziger Jahre mit Nord–Südstrecken verbunden. Von Frankfurt und Wiesbaden wurde Anschluß an die Lahntalbahn gewonnen, während die Eisenbahnlinien im Westerwald die Verbindung zur Deutz-Gießener Bahn herstellten.

In Oberhessen wurde die Eisenbahnlinie Hanau–Friedberg in zwei Strecken zum Vogelsberg fortgeführt. Das Hessische Hinterland erhielt mit der Strecke Sarnau–Wallau seine erste Eisenbahnlinie.

In Südhessen erfuhr das gegenüber Nordhessen besser ausgebaute Eisenbahnnetz eine weitere Verdichtung. Die Neubaustrecken waren hier wesentlich kürzer als im übrigen Hessen.

Dieser Eindruck verstärkt sich noch in den Jahren zwischen 1901 und 1920. Im südlichen Hessen vervollständigten nur wenige sehr kurze Strecken das verhältnismäßig dichte Eisenbahnnetz. Nördlich des Mains wurden dagegen noch bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges größere Lücken geschlossen. 1906 wurde die östliche Vogelsbergumgehung über Hartmannshain nach Lauterbach, 1907 die Strecke Treysa–Niederaula–Hersfeld, 1912 Korbach–Wildungen und 1914 Kirchhain–Zimmersrode eröffnet.

Nach 1920 sind keine nennenswerten Neubaustrecken mehr entstanden.

Die 1961 entstandene Karte »Entwicklung des Eisenbahnnetzes« zeigt die endgültige Gestalt des hessischen Eisenbahnnetzes um 1920. Seit 1950, verstärkt seit 1960, hat sich dieses Bild zwar nicht grundlegend verändert, jedoch wurden seither unwirtschaftliche Streckenabschnitte sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr stillgelegt und zum größten Teil abgebaut. Insgesamt waren von diesen Maßnahmen ca. 307 Streckenkilometer für den Gesamtverkehr und weitere ca. 480 Streckenkilometer für den Personenverkehr betroffen. Außerdem wird ein großer Teil der Nahverkehrszugstrecken am Wochenende nicht mehr befahren.

Die dem Text beigefügte Karte des hessischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1981 zeigt, daß der weitaus größte Teil der Streckenstillegungen das Vogelsberggebiet und die nördlichen Teile des Bundeslandes betrifft. Einige Kreise werden nur noch von einer Eisenbahnstrecke, die die Kreisstadt berührt, durchquert, während der Personennahverkehr in den übrigen Ortschaften von der Schiene auf die Straße verlagert wurde.

Lediglich im Süden und Südwesten Hessens mit dem beherrschenden Verkehrsknotenpunkt Frankfurt hat sich das Eisenbahnnetz seit der letzten Ausbauperiode nur unwesentlich verändert.

Zur Zeit wird in Hessen nur die Neubaustrecke Hannover–Würzburg gebaut, die durch Teile des nordhessischen Raumes (Kassel–Eschwege) führt. 1972 wurde die Flughafenbahn Frankfurt/M. zwischen dem Flughafen und dem Anschluß an die Strecke Mainz–Frankfurt bei dem Bahnhof Frankfurt/Sportfeld in Betrieb genommen. 1978 ist die vierspurig ausgebaute Strecke zwischen Frankfurt/Sportfeld und Hauptbahnhof (zwei neue Gleise) bei Eröffnung der S-Bahn in Betrieb genommen worden.

Mit der Einrichtung des neuen Zugpaares D779/778 Braunschweig–Frankfurt/M.–Braunschweig mit Kurswagen zwischen Frankfurt/M. und Berlin im Sommer 1981 wurde erstmals wieder seit Kriegsende eine durchgehende Verbindung zwischen der Main–Weser-Bahn und Berlin geschaffen.

Berichtigungen zur Karte (von Dieter ECKERT, Gießen):

Fehlende Strecken

Aßlar–Wetzlar–Bodenfeld (um 1935)
Gießen–Bergwerkswald–Dutenhofen (1918)
Ruppertsburg – Friedrichshütte (1890)
Hanau-Nord–Hüttengesäß bzw. Langenselbold (1896)
Oberscheld-Hochofen–Auguststollen (1872)

Falsche Farbgebung

Birstein–Hartmannshain (1934)
Blockstelle Würzberg–Wetzlar Rbf (1917)
Burg- und Nieder-Gemünden–Nieder-Ofleiden (1901)
Frankfurt–Oberursel–Bad Homburg (1860)
Kirchhain–Nieder-Ofleiden (bis 1927 Privatbahn)

LITERATUR

DEMANDT, K. E.: Geschichte des Landes Hessen, 3. Aufl. 1980.

DÖHN, H.: Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Rheinhessen 1835–1914, Diss. Mainz 1957.

FUCHS, K.: Zur Verkehrspolitik des Herzogtums Nassau 1815–1866, in: Nass. Ann. 77, 1966, S. 134–141.

HERRMANN, K.: Thurn und Taxis-Post und die Eisenbahnen. Vom Aufkommen der Eisenbahnen bis zur Aufhebung der Thurn und Taxis-Post im Jahre 1867 (Thurn und Taxis-Studien 13), 1981.

JOHN, H.: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Raum Marburg und Gießen, in: Hess. Jb. LG 9, 1959, S. 179–214.

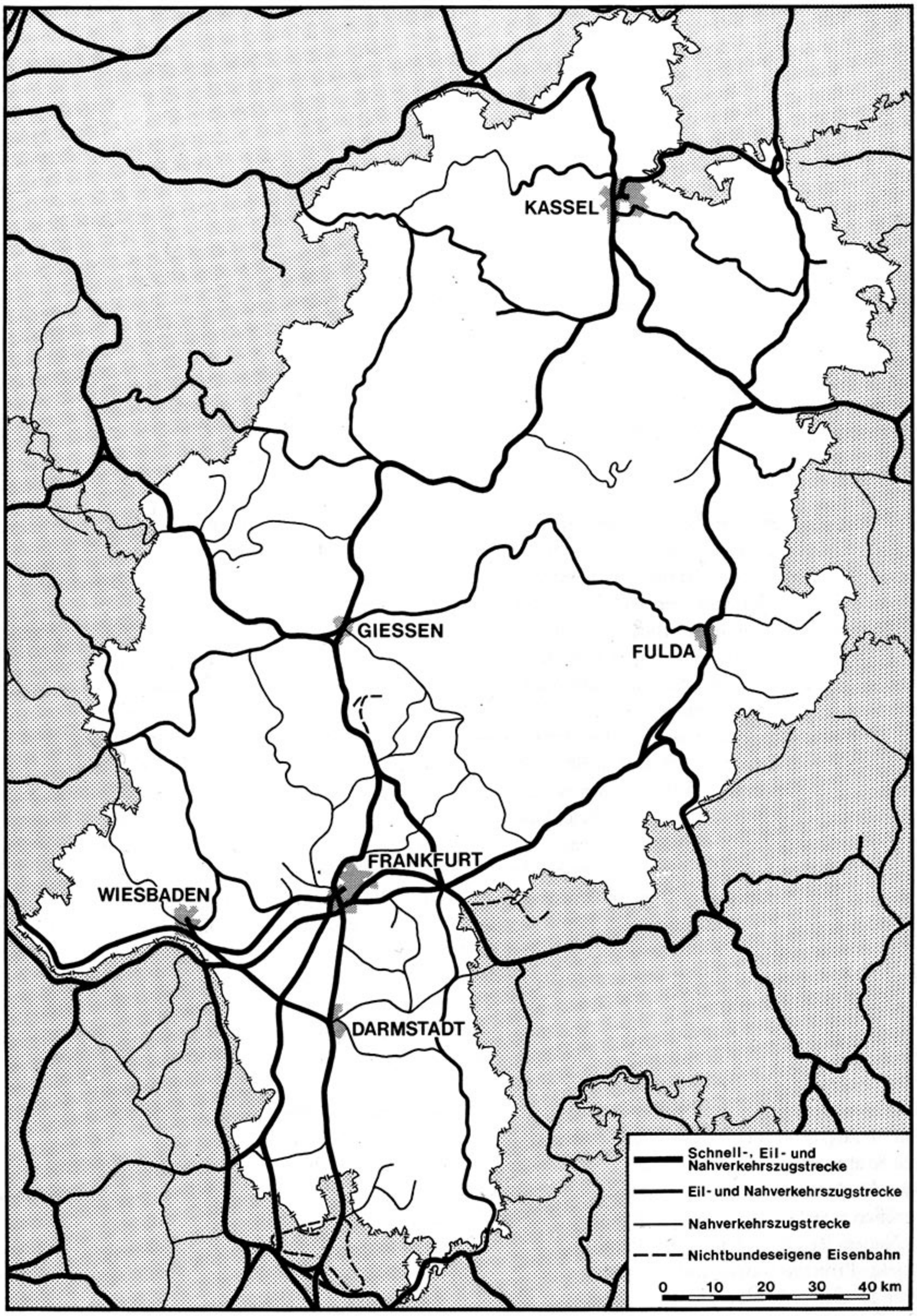
MOELLER, L.: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Vogelsberg (Rhein-Main. Forsch. 20), 1939.

WESSEL, L.: Geschichte der kurhessischen Eisenbahnpolitik, Diss. Marburg 1938.

ZELLER, W.: Zur Geschichte und Statistik des Staatseisenbahnwesens im Großherzogtum Hessen, in: Archiv für Eisenbahnwesen 18, 1895, S. 948–963.

Hundert Jahre deutsche Eisenbahn, 2. Aufl. 1938.

Auskünfte der Bundesbahndirektion Frankfurt am Main.



DAS HESSISCHE EISENBAHNNETZ 1981

nach: Kursbuch der Deutschen Bundesbahn Winter 1981/82