

Stundentakt auf der Main-Weser-Bahn bis Kassel?

(j!) Jedem Ende wohnt ein neuer Anfang inne. Ab Fahrplanwechsel 2014 ersetzen zwischen Treysa und Kassel vier dreiteilige Stadler-Flirts der Hessischen Landesbahn (HLB) die bisherigen Regiotramfahrzeuge. Damit entfällt ab 2014 auch die Einfädelung dieser Regiotrams in die Kasseler Innenstadt. Die HLB-Flirts enden dann wie alle anderen Züge am Kasseler Kulturbahnhof.

Anlass genug, über einen neuen Fahrplan dieser Linie zu diskutieren. Doch zunächst ein Blick zurück.

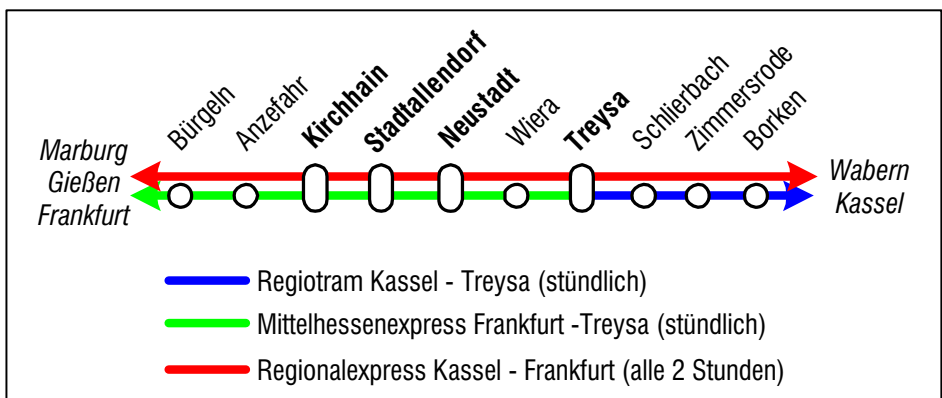
Problem: Umsteigen und lange Fahrzeiten

Während das 2006 eingeführte Regiotramkonzept des NVV auf allen anderen Verkehrsachsen zu deutlichen Fahrgaststeigerungen geführt hat, stagnieren die Fahrgastzahlen auf der Regiotramlinie 9 zwischen Kassel und Treysa. Die Ursachen sind vielfältig und können unter anderem an den langen Umsteigezeiten in Treysa (bis zu 20 Minuten aus dem flotten RE aus Frankfurt und über 30 Minu-

ten aus dem Mittelhessenexpress) und der langen Fahrzeit der Regiotram festgemacht werden.

Benötigte eine Regionalbahn zwischen Treysa und Kassel Hbf zu Beginn der 90er Jahre noch rund 57 Minuten, so dauert es heute für die gleiche Strecke 68 Minuten. Mit der alle zwei Stunden stattfindenden IC-Überholung in Wabern sind es schon über 75 Minuten. Fahrzeiten, die mit dem Ausbau der A49 nicht mehr konkurrenzfähig sind. Besonders für Fahrgäste aus dem weiter von Kassel entfernt gelegenen Wiera, Schlierbach, Zimmersrode und Borken-Singlis ist die Verbin-

Bedienung heute alle 2 Stunden am Übergang RMV/NVV: Mittelhessenexpress und Regiotram treffen in Treysa ein. Der Regionalexpress Frankfurt-Kassel hält nur an den großen Stationen. In Treysa bestehen gute Anschlussmöglichkeiten von und zum Regionalexpress



dung mit der Regiotram keine wirkliche Alternative zum Auto, wenn die Fahrzeit weiter unverändert bleibt.



Ab 2014 mögliche Neuordnung der Verbindung

Mit den neuen HLB-Fahrzeugen vom Typ Flirt, die ab 2014 zwischen Treysa und Kassel eingesetzt werden, bietet sich eine Neuordnung des Fahrplans an, mit der nicht nur die Fahrzeit wieder auf das Niveau von 1994 gesenkt werden kann, sondern die Linie generell attraktiver gestaltet werden könnte.

Die neuen Triebwagen sind kompatibel mit den auf dem Main-Sieg-Netz eingesetzten HLB-Fahrzeugen, können also

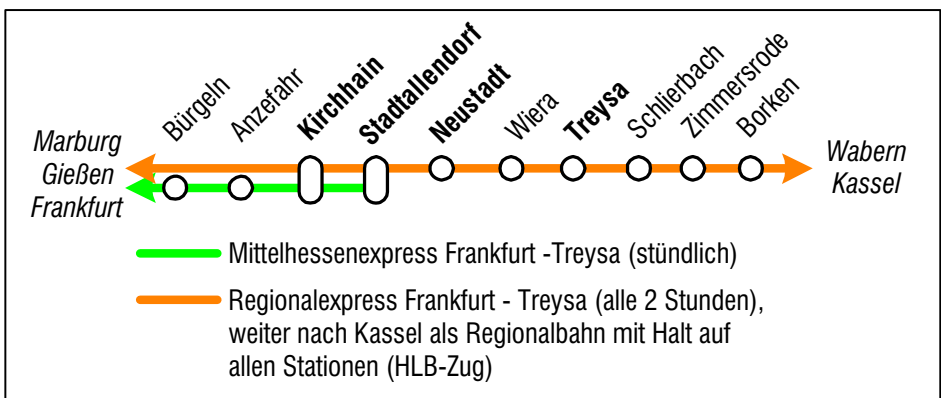
mit deren Triebwagen gekuppelt werden. Zum einen sollten die Zugangebote in Treysa besser verzahnt werden, zum anderen die Durchbindung zum „HLB-Südnetz“ angeregt werden, um neue überregionale Fahrgäste mit dem regionalen Fahrgastaufkommen zu einer höheren Gesamtfahrgastzahl zu steigern.

Stundentakt zwischen Frankfurt und Kassel

Bisher verkehrt der DB-Regionalexpress zwischen Frankfurt und Kassel im Zweistundentakt. Im Südabschnitt der Strecke von Frankfurt bis Gießen ergibt sich schon jetzt mit den Zügen der HLB ein RE-Stundentakt. Ein Flügel verkehrt weiter nach Siegen, der andere jedoch als Regionalbahn nach Marburg.

Das bisherige Konzept lässt sich aber mit einfachen Mitteln zu einem Stunden-

Mögliche Bedienung ab 2014 in der Stunde, in der der RE Frankfurt-Kassel nicht verkehrt: Die HLB-Züge werden über Marburg hinaus bis Stadtallendorf verlängert und verkehren als Regionalexpress. Ab dort hält der Zug auf jeder Station und fährt weiter bis Kassel. Der Mittelhessenexpress endet in dieser Stunde in Stadtallendorf, Fahrgäste können innerhalb 10 Minuten Richtung Treysa /Kassel umsteigen





Main-Weser-Bahn im Takt

takt bis Kassel verdichten. Vor dem Hintergrund der Idee, den RE-Stundentakt mit den HLB-Zügen bis Stadtallendorf zu ergänzen (die Hessenschiene berichtete), könnte man die Züge auch direkt weiter über Treysa bis Kassel durchbinden, um so ab Treysa die bisherige Regiotram zu ersetzen. Der HLB-Zug würde dann im RMV als Regionalexpress verkehren, und im NVV als Regionalbahn bis Kassel weiterfahren, ohne dass im Bereich des NVV Zusatzbestellungen nötig wären.

Hierfür müsste nur der Takt der bisherigen Regiotram umgestellt werden. Ab Treysa würde dann die HLB-Regionalbahn bereits ca. zur Minute 53 weiterfahren, um nach ca. 52-55 Minuten mit den spurtarken Flirts den Kasseler Hbf zu erreichen. Damit würde auch die lästige und kaum genutzte Überholung in Wabern entfallen und der Zug ca. vier Minuten vor dem IC in Kassel-Wilhelmshöhe eintreffen.

Südwärts würde der HLB-Zug als Regionalbahn kurz nach dem IC abfahren und ab Treysa in den Regionalexpress-Takt wechseln, um von dort nach Frankfurt weiterzufahren. Um eine Stunde versetzt würde eine Regionalbahn nur zwischen Kassel und Borken/Treysa im gleichen Takt pendeln, die in Borken/Treysa unmittelbaren Anschluss zum DB-

RE von und nach Frankfurt hat. Daraus ergäbe sich nicht nur ein sauberer Stundentakt, sondern in Treysa auch schnelle Fahrzeiten und gute Anschlüsse mit den Zielen Frankfurt wie Kassel zugleich.

Auch könnte man künftig aus jedem geographischen Unterzentrum der Main-Weser-Bahn alle Ziele zeitnah erreichen, wie es vor Einführung des Mittelhessenexpress üblich war, als die Züge in Treysa noch nicht gebrochen wurden.

Mit dem neuen Konzept muss der Mittelhessenexpress in seinem Takt nicht verändert werden. Der Zug konzentriert sich aber vornehmlich von Treysa bis Gießen auf die Bedienung der kleinen Unterwegshalte, während der flotte HLB-Zug das Regionalexpressangebot ab Treysa zu einem Stundentakt für Nordhessen nach Frankfurt verdichtet. Zwischen Treysa und Frankfurt hält dann der HLB-Zug auf allen Bahnhöfen wie der DB-RE aus Kassel, allerdings mit einem zusätzlichen Stopp in Wiera, das südlich von Treysa liegt. Die Gründe hierfür finden sich nachfolgend.

Zugkilometer bleiben praktisch unverändert

Da der DB-Mittelhessenexpress, der von Gießen bis Treysa bisher über eine Stunde benötigt, keine gute Alternative für Fernpendler nach Frankfurt ist, könnte man ihn zweistündlich bereits in Kirchhain oder Stadtallendorf enden lassen, da die restlichen Ziele bis Treysa - also die zwei Halte in Neustadt und Wiera- auch gut mit dem aus Frankfurt bis Kassel verkehrenden HLB- Angebot



Heute bedient die RegioTram alle Stationen zwischen Treysa und Kassel. Ab Ende 2014 übernimmt die Hessische Landesbahn die Verbindung, was eine durchgehende Verbindung bis nach Frankfurt ermöglichen würde Foto: Stefan Grasshoff

abgedeckt werden könnten, um Zugkilometerkosten zu sparen.

Zugkilometer-Mehrleistungen im RMV müssten nur zwischen Marburg und Stadtallendorf aufgewendet werden, wie sie ja schon bisher geplant sind, käme es zu einer Ausweitung des Angebotes. Vor dem Hintergrund der Durchbindung der Züge von Frankfurt bis Kassel ist aber mit deutlichen Fahrgaststeigerungen und Mehreinnahmen zu rechnen, die die Aufwendungen wieder ausgleichen sollten. Das Angebot sollte auch mit den bisherigen und den vier zusätzlich von der HLB bestellten Flirts realisierbar sein, wie die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ in einer Simulation durchspielte.

In Kassel Hbf müsste eine Wendezeit von rund 10-12 Minuten ausreichen, was bei den hohen Pünktlichkeitsquoten der HLB realistisch ist. Möchte man diese Kurzwende nicht, muss allerdings ein Fahrzeug mehr eingesetzt werden. Lediglich im dicht belegten Abschnitt zwischen Guntershausen und Kassel-Wilhelmshöhe (zusätzliche Züge, die aus Bebra einmünden) müsste der bisherige Fahrplan hierfür etwas entzerrt oder angepasst werden.

Der Güterverkehr sollte dagegen keine besondere Rolle spielen, weil die Nahverkehrsangebote auf teuren „Taktstrassen“ verkehren und mit wenigen Ausnahmen Priorität genießen.