

Main-Weser-Bahn im Takt



Änderungsvorschläge für das Fahrplanjahr 2011/2012 Main-Weser-Bahn, Abschnitt Marburg - Gießen - Friedberg - Frankfurt

Im Frühjahr 2010 hat die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ ein fünf Punkte umfassendes Fahrplankonzept vorgestellt, um die Verschlechterungen, welche Folge des Fahrplanwechsel 2009/2010 waren, zu mildern. Zwei der Verbesserungsvorschläge wurden vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zum Fahrplanwechsel 2010/2011 aufgegriffen bzw. teilweise umgesetzt.

Aufbauend auf den Vorschlägen aus dem Jahr 2010 möchten wir hiermit ein erstes Resumee ziehen und die geänderten Fahrpläne kommentieren sowie weitere Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen. Da die Materie komplex ist, haben wir am Anfang die Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel 2009/2010 noch einmal aufgeführt. Mittlerweile vorgenommene Fahrplanverbesserungen werden bei den Verbesserungsvorschlägen behandelt (mit blauer Farbe dargestellt).

Die Erstellung der Fahrpläne erfordert eine erhebliche Vorlaufzeit. Einfluß auf den Fahrplanwechsel zum Jahreswechsel ist nur in den ersten Monaten des betreffenden Jahres möglich. Deshalb melden wir uns jetzt zu Wort.

Die Zusammenhänge sind relativ komplex und lassen sich nur aus ihrer zeitlichen Entwicklung heraus verstehen. Wir haben die folgende Analyse deshalb - beginnend mit der Zäsur durch die Verlegung der IC-Linie Ende 2009 - jährlich fortgeschrieben und wie folgt gegliedert:

- A) Situation auf der Main-Weser-Bahn nach dem Fahrplanwechsel 2009/10
- B) Verbesserungsvorschläge der Fahrplaninitiative zu den Fahrplanwechseln 2010/11 und 2011/2012
 - 1.) Regionalexpress Siegen - Gießen - Frankfurt beschleunigen
 - 2.) Marburg stündlich an das schnelle RE-Netz anschließen
 - 3.) Mittelhessenexpress / Intercity kombinieren
 - 4.) Bedienung des Abschnitts Friedberg - Gießen verbessern
 - 5.) Bessere Anbindung von Bad Nauheim und Butzbach an den Regionalexpressverkehr

Für den Fahrplanwechsel 2011/12 streben wir insbesondere eine Verbesserung der Anschlusssituation für die Städte Marburg, Butzbach und Bad Nauheim an.

Bei der Ausarbeitung unserer Verbesserungsvorschläge orientieren wir uns an folgenden Bedürfnissen der Fahrgäste, denen am Besten in Form des sog. integralen Taktfahrplans entsprochen wird: Verbindung mindestens jede Stunde in jede Richtung mit möglichst guten Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen, möglichst lange Betriebszeiten (auch am Wochenende). Für weitere Hintergrundinformationen verweisen wir auf unsere Web-Seite www.probahn-bus.org/mwb-im-takt/.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Dr. Franz Grolig

Jürgen Lerch

Michael Rückl

Fahrplaninitiative Main-Weser-Bahn im Takt

A) Situation auf der Main-Weser-Bahn nach dem Fahrplanwechsel 2009/10

Seit Dezember 2009 verkehrt die IC-Linie Hamburg - Karlsruhe um eine halbe Stunde versetzt.

- Die Züge der **RE-Linie Siegen - Gießen - Frankfurt** halten nicht mehr in Großen-Linden, Langgöns und Bad Nauheim. Im Wetteraukreis hält die Linie nur in Friedberg und wurde zwischen Gießen und Frankfurt um wenige Minuten vorverschoben. Von Gießen kommend trifft der Zug zur Minute 20 in Friedberg ein, sodass weder zur S-Bahn noch zu Zügen in andere Richtungen Anschluss hergestellt werden kann. Die S-Bahn selbst muss in Friedberg 7 Minuten früher abfahren, um in Bad Vilbel vom Regionalexpress überholt werden zu können.
- Die **Anschlüsse im Bahnhof Marburg (Lahn)** haben sich stark verschlechtert. Beim alten Fahrplan verkehrten der Intercity sowie die RE-Linie Kassel - Gießen - Frankfurt abwechselnd im Stundentakt. Durch die zeitliche Verlegung des IC hat Marburg jetzt einen 30 / 90-Minuten-Takt mit schnellen Zügen. Dadurch werden alle zwei Stunden Anschlüsse von / zur Burgwaldbahn nach Frankenberg sowie Richtung Biedenkopf / Bad Laasphe (Obere Lahntalbahn) verpasst.
- Dies hat zur Folge, dass der **Mittelhessenexpress (MHE)** in der einen Stunde sowohl in Bad Vilbel als auch auf allen Stationen zwischen Friedberg und Gießen hält. In der anderen Stunde wird nur in Friedberg, Bad Nauheim und Butzbach gehalten. Folge: Die Abfahrtszeiten sind nicht leicht merkbar; bei Anschlussfahrten mit weiteren Zügen/Bussen entstehen im Bereich Butzbach - Bad Nauheim - Friedberg - Frankfurt Anschlussbrüche / -verluste. So werden zum Beispiel in Butzbach in der einen Stunde mit dem Mittelhessenexpress aus Richtung Gießen die Busse Richtung Lich, Bad Nauheim, Bodenrod und Maibach erreicht, in der anderen Stunde jedoch um wenige Minuten verpasst. Früher funktionierten die Anschlüsse immer! Der Fahrzeitunterschied zwischen „langsamem“ und „schnellem“ Mittelhessenexpress beträgt zwischen Gießen und Frankfurt 14 Minuten (59 Minuten / 45 Minuten).
- Die **Anschlüsse im Bahnhof Friedberg** sind vollkommen unbefriedigend. War Friedberg bis jetzt ein Bahnhof mit den Knotenzeiten zu den Minuten 15 und 45, auf die die Anschlusszüge und -busse abgestimmt wurden, halten jetzt die schnellen Züge teilweise zusätzlich zu den Minuten 21 (RE Siegen -Frankfurt) und 00 (Mittelhessenexpress zur ungeraden Stunde in beide Richtungen).
- weiterhin unbefriedigend ist die **Anschlusssituation im Bahnhof Gießen** aus / in Richtung Butzbach / Bad Nauheim. Reisende, die über Dillenburg oder Treysa hinaus fahren möchten, haben werktags nur alle 2 Stunden relativ schnell Anschluss an die Regionalexpresszüge Richtung Siegen oder Kassel. Die andere Stunde muss man mindestens eine halbe Stunde warten, am Wochenende immer! Dagegen funktioniert in Gießen der Anschluss zum aufpreispflichtigen Intercity innerhalb weniger Minuten. Die IC-Züge, die auch in Friedberg halten, sind mit RMV-Einzelfahrkarten überhaupt nicht benutzbar. Mit RMV-Zeitkarten können durch Lösen eines zusätzlichen Zeitkartenzuschlages die IC-Züge benutzt werden.
- Bei der **Regionalbahnlinie Gießen - Friedberg** wurde jeder zweite Zug gestrichen. Die weggefallenen Leistungen werden durch die MHE-Züge übernommen, die um ca. 8 Minuten versetzt ebenfalls an allen Stationen halten. Mit den weiterhin verkehrenden Regionalbahnen der anderen Stunde entsteht ein weiterer Wackeltakt.
- Die Städte **Butzbach (25.000 Einwohner)** und **Bad Nauheim (31.000 Einwohner)** sind vom **schnellen Regionalexpressverkehr** außer in den Hauptverkehrszeiten fast komplett abgekoppelt. Beide RE-Linien Kassel - Gießen - Frankfurt wie Siegen - Gießen - Frankfurt fahren ohne Halt durch die beiden größten Städte im nördlichen Wetteraukreis.

B) Verbesserungsvorschläge der Fahrplaninitiative zu den Fahrplanwechseln 2010/11 und 2011/2012

Vorrangiges Ziel sollte es sein, den Fahrgästen wieder einen Fahrplan zu bieten, der leicht merkbar ist. Die Züge müssen möglichst jede Stunde zur selben Minute verkehren und immer die gleichen Anschlüsse herstellen.

1.) Regionalexpress Siegen - Gießen - Frankfurt beschleunigen

Vorschlag für die Fahrplanperiode 2010/2011

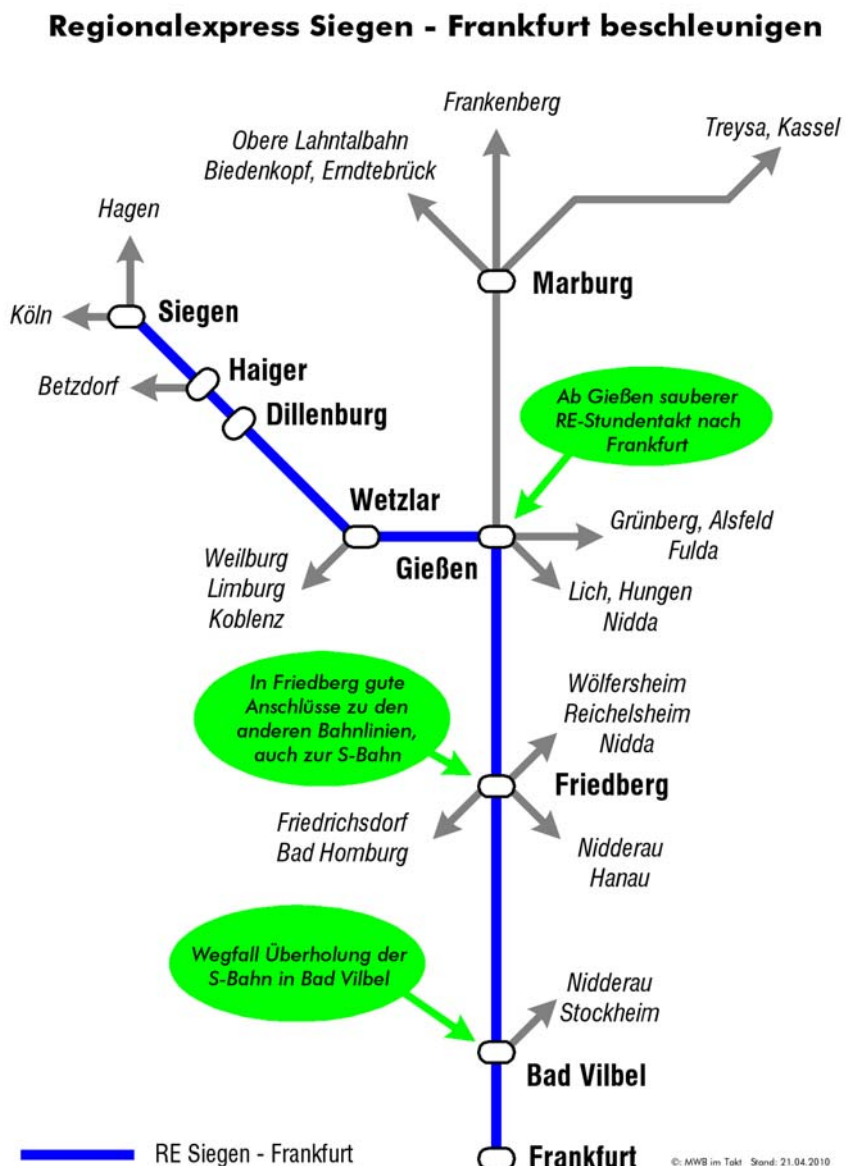
Vorgeschlagen wird, die RE-Linie Siegen - Gießen - Frankfurt zwischen Siegen und Friedberg um wenige Minuten zu beschleunigen, sodass spätestens in Friedberg in Richtung Frankfurt immer zur selben Minute (12) abgefahren wird wie die eine Stunde versetzt fahrende RE-Linie Kassel - Gießen - Frankfurt. In der Gegenrichtung fahren die beiden Linien bereits heute genau um jeweils eine Stunde versetzt.

Vorteile:

- Es entsteht zwischen Gießen und Frankfurt mit dem Knotenbahnhof Friedberg ein sauberer Stundentakt mit RE-Zügen.
- In Friedberg wird aus Richtung Gießen wieder Anschluss an die S-Bahn hergestellt. Das Überholen der S-Bahn alle 2 Stunden in Bad Vilbel entfällt.
- Ebenfalls werden in Friedberg wieder Anschlüsse nach Friedrichsdorf, Nidda und Hanau hergestellt.

Nachteile:

- Kürzen oder Vorverlegen der Fahrzeit Siegen - Gießen - (Friedberg). Es sollte versucht werden, die Abfahrtszeit in Siegen von der Minute 02 auf die Minute 56 vorzuverlegen. Zur Minute 52 kommt in Siegen der wichtige Regionalexpress aus Köln an. Wenn am gleichen Bahnsteig umgestiegen werden kann, genügt eine Umsteigezeit von 4 Minuten. Somit wäre der RE zur Minute 48 in Gießen und könnte nach Fahrtrichtungswechsel zur Minute 55 Richtung Frankfurt fahren (der RE aus Kassel



nach Frankfurt fährt immer zur Minute 53 ab). Da ab dem nächsten Fahrplanwechsel statt Doppelstockzügen der Deutschen Bahn Triebwagen der Hessischen Landesbahn zum Einsatz kommen, die sowohl eine stärkere Beschleunigung als auch eine größere Höchstgeschwindigkeit (160 statt 140 km/h) haben, sollten sich noch einmal ca. 2 Minuten einsparen lassen, sodass spätestens ab Friedberg der Zug genau in der gleichen Taktlage verkehrt wie der RE Kassel - Frankfurt.

Realisierter Fahrplan 2010/2011

Der Vorschlag wurde vom RMV und dem Verkehrsverbund Südwestfalen-Lippe (für den Bereich Siegen zuständig) 1:1 umgesetzt. Die Züge fahren einige Minuten früher in Siegen ab und laufen ab Gießen genau um eine Stunde versetzt in der Taktlage des Regionalexpress Kassel - Gießen - Frankfurt. In Friedberg bestehen wieder gute Anschlüsse in alle Richtungen. Das Überholen der S-Bahn in Bad Vilbel entfällt. Zwischen Gießen und Frankfurt ist ein sauberer Regionalexpress-Studentakt entstanden.

Probleme gibt es noch in Siegen: Die früher alle zwei Stunden durchfahrenden Züge Gießen - Siegen - Köln werden nun immer in Siegen gebrochen (Gießen - Siegen fährt die Hessische Landesbahn, Siegen - Köln - (Aachen) die Deutsche Bahn. Die Übergangszeit in Siegen beträgt nur 4 Minuten, wodurch es bei Verspätungen oft zu Anschlussverlusten kommt, was bereits zu heftigen Fahrgastprotesten geführt hat. Die Deutsche Bahn wollte zum Fahrplanwechsel zwischen Siegen und Köln ebenfalls neue Triebwagen in Betrieb nehmen, welche spurtstärker sind und damit einige Minuten Fahrzeiterparnis gebracht hätten. Die Fahrzeugindustrie kann bis heute (Mitte Februar 2011) kein vom Eisenbahnbundesamt zugelassenes Fahrzeug vorweisen, sodass der Verkehr weiter mit altem Wagenmaterial abgewickelt wird. Der neue Fahrplan ist aber bereits auf die neuen Fahrzeuge optimiert, sodass die Fahrzeiten oft nicht eingehalten werden können. Aufgrund der Mißstände hat der Verkehrsverbund Südwestfalen-Lippe Anfang Februar 2011 beschlossen, die Zahlungen an die Deutsche Bahn zu kürzen.

Neue Probleme aber auch auf hessischer Seite: Der RMV hat zu kleine Kapazitäten für die Regionalexpresslinie Siegen - Frankfurt bestellt. Während die Deutsche Bahn Doppelstockzüge mit 5 bis 6 Wagen einsetzte, verkehrt jetzt im Abschnitt Siegen - Gießen oft nur ein fünfteiliger Flirt-Triebwagen mit rund 220 Sitzen + 80 Klappsitzen, was für diese Strecke vollkommen ungenügend ist. Auch von Gießen nach Frankfurt wird die Platzsituation nicht besser. Zwar wird in Gießen bei 5 Fahrten pro Tag noch ein weiterer dreiteiliger Triebwagen mit insgesamt 180 Sitzplätzen angekoppelt, sodass man insgesamt 480 Sitzplätze nutzen kann. Zum Vergleich: Ein Doppelstockzug mit 6 Wagen hat eine Sitzplatzkapazität von rund 740 Plätzen, wobei der Anteil der einfachen Klappsitze wesentlich geringer ist.

Vorschlag zum nächsten Fahrplan 2011/2012: Die Platzkapazitäten müssen massiv ausgebaut werden, um wieder auf ein ähnliches Sitzplatzangebot zu kommen wie vor der Umstellung. Aufgrund der attraktiven Fahrplanlage (kurze Fahrzeiten, gute Anschlüsse sowie Durchbindung bis nach Marburg) sind in Zukunft weitere Fahrgastzuwächse zu erwarten. Es kann den Reisenden aus Gießen z.B. nicht zugemutet werden, bei einer Fahrstrecke von rund 65 Kilometer nach Frankfurt nur mit einem Stehplatz vorlieb nehmen zu müssen. Möglich wären der Einbau eines zusätzlichen Moduls beim jetzt fünfteiligen Triebwagen und der Einbau von 3 Zusatzmodulen beim jetzt dreiteiligen Triebwagen, sodass künftig zwischen Gießen und Frankfurt mit zwei sechsteiligen Triebwagen gefahren würde. Damit könnten wieder rund 720 Sitzplätze zur Verfügung stehen, was fast der ursprünglichen Kapazität entspricht.

2.) Marburg stündlich an das schnelle RE-Netz anbinden

Vorschläge für die Fahrplanperiode 2010/2011

Es wird vorgeschlagen, Marburg stündlich an das schnelle Regionalexpress-Netz anzubinden. Das Betriebskonzept des RMV sieht für den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2010 einen Flügelzugbetrieb der RE-Linie Frankfurt - Gießen - Siegen mit zusätzlichen Regionalbahnen (Frankfurt) - Gießen - Marburg vor. Zwei Triebwagen fahren als Regionalexpress von Frankfurt nach Gießen und werden dort getrennt. Ein Teil verkehrt weiter als Regionalexpress nach Siegen, während der andere Teil als Regionalbahn nach Marburg fährt.

Main-Weser-Bahn im Takt schlägt vor, die Regionalbahn als Regionalexpress nach Marburg fahren zu lassen. Sollte der Landkreis Marburg sich finanziell an den Zügen beteiligen, könnten diese auch z.B. bis nach Kirchhain oder Stadtallendorf verlängert werden, sodass auch diese Städte in den Genuss des RE-Einstudentakts kämen.

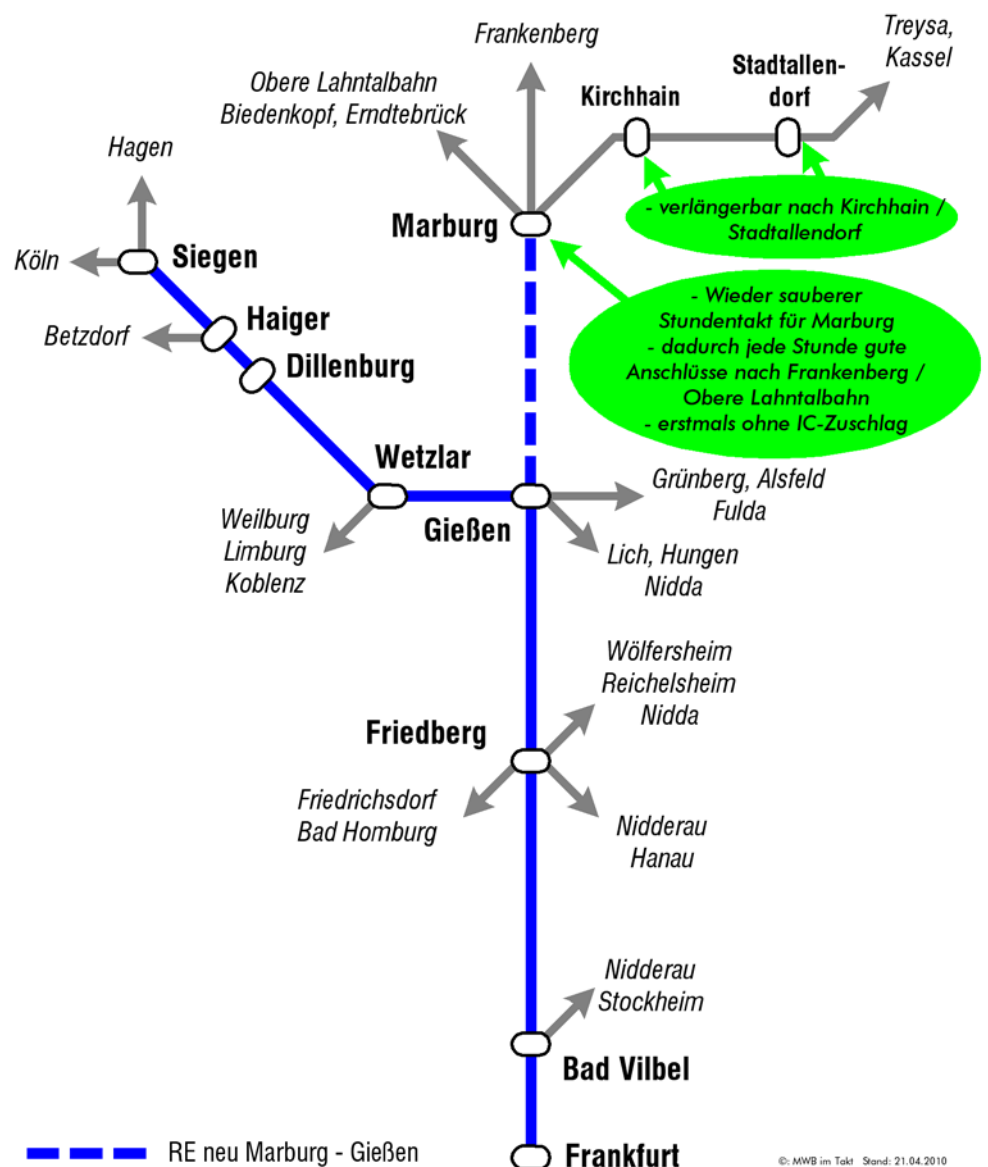
Vorteile:

- Marburg erhält (erstmal!) einen RE-Studentakt. In der einen Stunde verkehrt der RE Frankfurt - Kassel, in der anderen Stunde der RE Frankfurt - Gießen - Marburg, der in Gießen mit der RE aus Siegen gekuppelt bzw. geschwächt wird.
- Dadurch wieder gute und stündliche Anschlüsse zur Burgwaldbahn nach Frankenberg sowie zur Oberen Lahntalbahn
- Jede Stunde Fahrtmöglichkeit ohne IC-Zuschlag, sodass alle Fahrgeldeinnahmen beim RMV verbleiben

Nachteile:

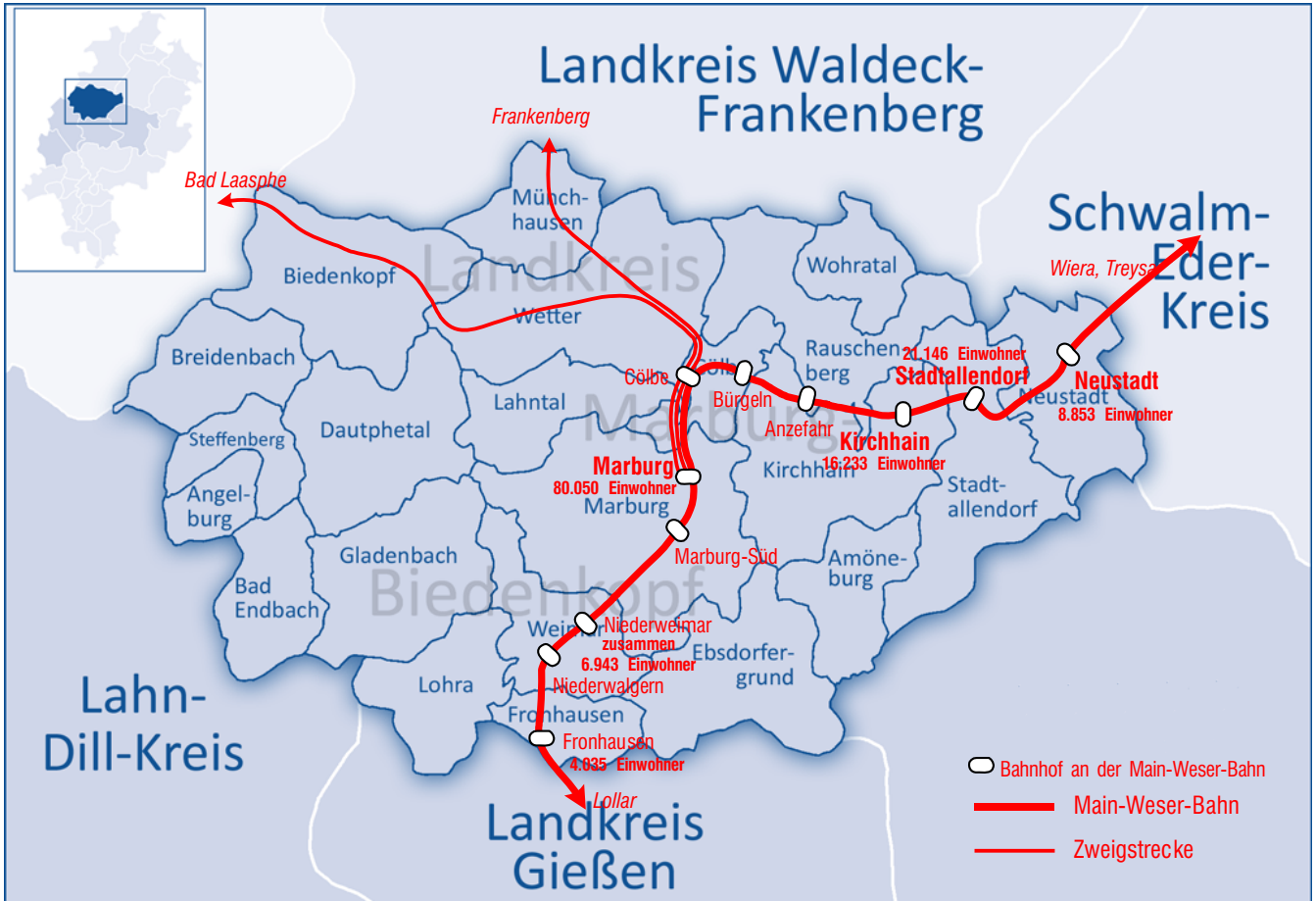
- Zusätzliche Kilometerleistungen müssen bestellt werden, wenn die fast gleichzeitig verkehrenden Regionalbahnen Gießen - Marburg weiterhin verkehren

Vorschlag: Regionalexpress-Studentakt Marburg - Frankfurt



Abwägung der Vor- und Nachteile Regionalbahn oder Regionalexpress Marburg - Gießen

Nach Frankfurt, Wiesbaden, Kassel, Darmstadt, Offenbach und Hanau ist Marburg mit 80.050 Einwohnern die siebtgrößte Stadt in Hessen. Unter diesen Städten ist Marburg die einzige Stadt, die nur alle zwei Stunden einen Halt eines schnellen zuschlagfreien Zuges (Regionalexpress) aufweisen kann. Auch die nächstkleineren Städte Gießen und Fulda haben ein wesentlich besseres Zugangebot als Marburg. Dabei hat Marburg als Universitätsstadt ein großes bahnaffines Potential.



Bahnstrecken im Landkreis Marburg-Biedenkopf Grafik (blau) und Daten: Wikipedia, Grafik rot: eigene Zeichnung

Auffällig ist die Zweiteilung des Zugangebots auf der Main-Weser-Bahn im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Während im Abschnitt Gießen - Marburg unter der Woche quasi ein Halbstundentakt im Regionalbahnbereich besteht, verkehren zwischen Marburg und Treysa die Züge nur im Stundentakt mit einzelnen Verstärkerzügen in der Hauptverkehrszeit. Dies ist um so erstaunlicher, weil zwischen Marburg und Treysa mit Kirchhain (16.233 Einwohner), Stadtallendorf (21.146 Einwohner) und Neustadt (8.853 Einwohner) ein wesentlich größeres Fahrgastpotential vorhanden ist. In den drei genannten Städten halten neben dem Mittelhessenexpress nur der zweistündlich verkehrende Regionalexpress Kassel - Frankfurt sowie einzelne Verstärkerzüge in der HVZ.

Betrachtet man den Streckenabschnitt Marburg - Gießen, so ist hier das Fahrgastpotential ungleich geringer: Die Gemeinde Weimar mit den Bahnhöfen Niederweimar und Niederwalgern hat 6.943 Einwohner, die Gemeinde Fronhausen 4.035 Einwohner und die Stadt Lollars gesamt 9.874 Einwohner. Neben dem unter der Woche stündlich verkehrenden Mittelhessenexpress halten weitere Regionalbahnen sowie die 5 Zugpaare der Hessischen Landesbahn, sodass sich von rund 6 Uhr morgens bis etwa 20 Uhr abends ein fast durchgehender Halbstundentakt ergibt. Nur in der Schwachlastzeit gibt es wenige Aussetzer im Halbstundentakt.

Zum Vergleich: Der Abschnitt Gießen - Friedberg an der Main-Weser-Bahn wird deutlich schlechter bedient. Hier hält z.B. an den Stationen Großen-Linden, Langgöns, Kirch-Göns und Ostheim nur alle 2

Stunden ein Zug, der bis nach Frankfurt durchfährt. Ergänzt wird das Angebot dort durch weitere Regionalbahnen, die jedoch nicht jede Stunde fahren. Zudem verschieben sich die Abfahrtszeiten durch den stündlichen Wechsel Regionalbahn / langsamer Mittelhessenexpress jede Stunde.

Vorschlag zum nächsten Fahrplan 2011/2012

Forderungen aus Fahrgastsicht

Die wichtigsten Forderungen aus Fahrgastsicht an einen Fahrplan sind folgende:

- mindestens Stundentakt
- gute Anschlüsse, kurze Umsteigezeiten (und damit kurze Reisezeiten)
- möglichst lange Betriebszeiten, auch am Wochenende

Bezogen auf Marburg werden die vorgenannten Bedingungen durch den heutigen Fahrplan nur teilweise oder gar nicht erfüllt. Aufgrund der Größe von Marburg und des Umlandes hält die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ einen Regionalexpress-Stundentakt Marburg - Gießen - Frankfurt für unerlässlich. Die heutige Bedienung von Marburg mit stündlich wechselnden Abfahrtszeiten und unterschiedlichen Übergangszeiten bei Regionalexpress und HLB-Zug ist vollkommen unattraktiv.

HLB-Züge Marburg - Gießen als Regionalexpress verkehren lassen

Verlegt man die Abfahrtszeit des HLB-Zuges ungefähr in die Taktlage des Regionalexpress Kassel - Frankfurt, entstehen zahlreiche neue und zeitlich optimierte Anschlüsse: Die Regionalbahn aus Bad Laasphe hat dann Anschluss an den HLB-Zug, ebenso zahlreiche Buslinien mit einer durchschnittlichen Umsteigezeit von 7 Minuten (siehe Grafik).

Entfallen würden alle Halte der HLB-Züge zwischen Marburg und Gießen. In Gießen gehen durch das Kuppeln mit dem Zugteil aus Siegen noch ein paar Minuten verloren, sodass der HLB-Zug Marburg wenige Minuten früher als der um eine Stunde versetzt verkehrende Regionalexpress Kassel - Frankfurt in Marburg abfahren muss. Da die HLB-Triebwagen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h fahren können, sollte im Abschnitt Marburg - Gießen versucht werden, durch schnelles Fahren noch vorhandene Fahrzeitreserven nutzen zu können.

Weiterhin sollte versucht werden, die HLB-Züge über Marburg hinaus nach Kirchhain und Stadtallendorf zu führen, um auch diese Städte in den RE-Stundentakt einzubinden.

Ein Einsatz auch am Wochenende, zumindest am Sonntagnachmittag (Hauptreisezeit), ist anzustreben.

3.) Mittelhessenexpress / Intercity kombinieren

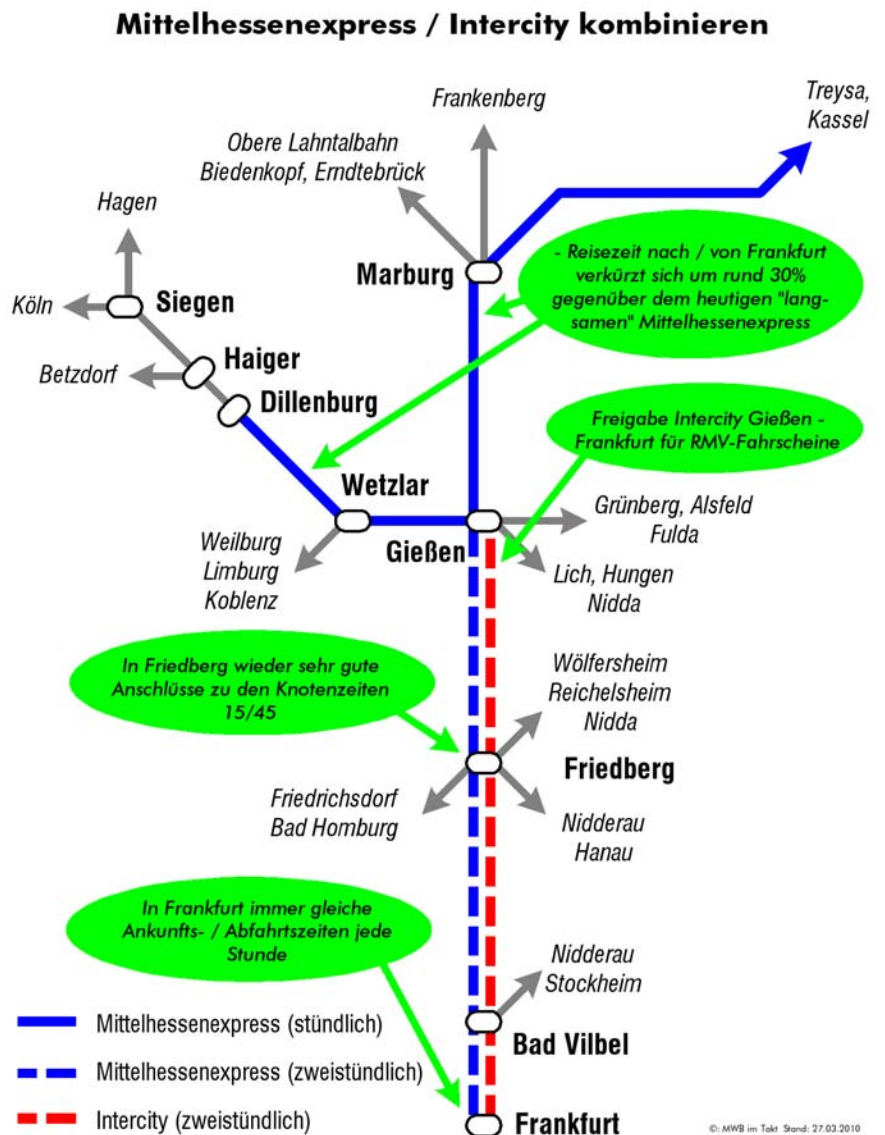
Vorschläge für die Fahrplanperiode 2010/2011

Bedingt durch die S-Bahn im 15-Minuten-Takt zwischen Karben und Frankfurt sowie die durchgebundenen Züge des Stockheimer Lieschens nach Frankfurt besteht nur alle 30 Minuten eine Möglichkeit, einen schnellen Zug ohne Halt durch das Nadelöhr Friedberg -Frankfurt zu schleusen. In 2 Stunden gibt es pro Richtung vier Zeitfenster für die Durchfahrt schneller Züge (Trasse): 2 Trassen nutzen die schnellen RE Kassel - Frankfurt sowie Siegen - Frankfurt. Die dritte Trasse nutzt der zweistündlich verkehrende IC. Bleibt noch eine freie Trasse, die der Mittelhessenexpress (MHE) in der einen Stunde nutzt. Da der MHE stündlich verkehrt, muss er in der anderen Stunde auf zahlreichen Zusatzstationen halten, um ab Gießen wieder in das gewohnte Zeitraster zu passen.

Für den Mittelhessenexpress gibt es in der jetzigen Form (stündliches Verkehren, Flügeln in Gießen) solange keine vernünftige Lösung, wie er sich die Trasse mit dem Intercity teilen muss. Dies wird erst besser, wenn die S6 von Friedberg bis Frankfurt komplett eigene Gleise nutzen kann. Für Fahrgäste hinter Gießen ist die Reisezeit stark gestiegen: Wer z.B. von Lollar nach Frankfurt fahren möchte, benötigt heute mit dem MHE in der einen Stunde 57 Minuten, in der anderen Stunde 77 Minuten, was einer Verlängerung der Reisezeit um rund 35% entspricht! Nutzt er dagegen eine Umsteige Verbindung, benötigt er sogar nur 53 Minuten! Es stellt sich angesichts der langen Reisezeit die Frage, ob der langsame MHE überhaupt noch attraktiv genug ist, um über Gießen hinaus mit diesen Zügen zu fahren.

Angesichts der wenigen schnellen Trassen zwischen Friedberg und Frankfurt fordert die Initiative Main-Weser-Bahn im Takt die Freigabe des Intercity zwischen Frankfurt und Gießen für Fahrgäste mit RMV-Fahrscheinen (nicht nur Zeitkarten, auch Einzelkarten!). Nur damit ist ein schneller und sauberer Halbstundentakt zwischen Gießen und Frankfurt gewährleistet. Die Freigabe war auch beim Vorgängerprodukt des Intercity, dem Interregio, bis zu dessen Einstellung Standard im RMV und hatte sich bewährt. Ggf. sind Ausgleichszahlungen an den Betreiber des Intercitys, DB Fernverkehr, zu zahlen. Diese Freigabe des IC muss so lange fortgeführt werden, bis durch den Streckenausbau Friedberg - Frankfurt weitere schnelle Trassen zur Verfügung stehen.

Das Betriebskonzept sähe



folgendermaßen aus: Die eine Stunde verkehrt der schnelle MHE zwischen Frankfurt und Gießen mit den Halten in Friedberg, Bad Nauheim und Butzbach. Der Zug kommt zur Minute 35 in Gießen an, wird dort geteilt und fährt dann zu den Endbahnhöfen Dillenburg und Treysa. In der anderen Stunde verkehrt der Intercity mit Halt nur in Friedberg und erreicht Gießen zur Minute 33. Hier kann in die Triebwagen des MHE umgestiegen werden, die dann in der gleichen Taktlage wie bisher in Richtung Dillenburg und Treysa abfahren. Mit dem eingesparten langsamen MHE zwischen Frankfurt und Gießen können zusätzliche Regionalbahnen zwischen Gießen und Friedberg gefahren werden, die in den Knotenbahnhöfen Gießen und Friedberg die Anschlüsse an die schnellen Züge herstellen.

Vorteile:

- Sauberer Halbstundentakt mit schnellen RE / IC-Zügen zwischen Gießen und Frankfurt
- dadurch in Friedberg zu den Knotenzeiten 15 und 45 wieder gute Bahn- / Busanschlüsse möglich
- der heute „langsame“ Mittelhessenexpress jede zweite Stunde wird (durch Umsteigen in Gießen vom MHE auf den IC und umgekehrt) von der Reisezeit wesentlich schneller (rund 30%)
- durch die Anbindung mit Regionalbahnen zwischen Friedberg und Gießen werden in beiden Knotenbahnhöfen gute Anschlüsse hergestellt
- es entstehen durch den wegfallenden Wechsel zwischen Regionalbahn und langsamen MHE im Abschnitt Friedberg - Gießen keine Hinketakte mehr: Der Fahrplan ist wieder leicht merkbar, Busanschlüsse funktionieren jede Stunde
- erstmals auch am Wochenende in Gießen gute Anschlüsse zu den Regionalexpresszügen Richtung Koblenz, Siegen und Kassel

Nachteile:

- Freigabe des Intercity für RMV-Fahrscheine dürfte schwierig sein und ist mit hohen Kosten verbunden
- Von kleineren Stationen zwischen Gießen und Friedberg nicht mehr alle 2 Stunden eine Direktverbindung nach Frankfurt
- In Butzbach und Bad Nauheim nur alle 2 Stunden Halt eines schnellen Zuges

Realisierter Fahrplan 2010/2011: Hier hat es keinerlei Verbesserungen gegeben.

Vorschlag zum nächsten Fahrplan 2011/2012: Die Initiative Main-Weser-Bahn im Takt hält ihre Forderungen unverändert aufrecht. Überlegenswert wäre, die IC-Freigabe versuchsweise am Abend und am Wochenende (Samstags und Sonntags) einzuführen. Unter der Woche verkehren in der Hauptverkehrszeit zahlreiche Zusatzzüge. Am Wochenende ist jedoch der IC nicht ausgelastet und könnte den langsamen Mittelhessenexpress auf der Relation Frankfurt - Gießen in Verbindung mit einer Regionalbahn Friedberg - Gießen ersetzen.

Analog der Mitnahmeregelung des RMV bei Zeitkarten könnte man auch die Freigabe des Intercity für RMV-Fahrscheine regeln: Wochentags ab 19 Uhr und am Wochenende den ganzen Tag können die Intercitys mit RMV-Fahrkarten genutzt werden. In den verkehrsschwachen Zeiten sind im Intercity genug Platzkapazitäten vorhanden, um die Fahrgäste des Mittelhessenexpress aufnehmen zu können. DB Fernverkehr kann seine Züge in Tagesrandlagen besser auslasten, muss aber in Spitzenzeiten nicht zusätzliche Wagen anhängen. Der RMV spart Geld, weil der „langsame“ Mittelhessenexpress zwischen Friedberg und Frankfurt nicht verkehrt. Zudem erhält man einen sauberen Halbstundentakt mit schnellen Zügen zwischen Frankfurt und Gießen.

4.) Bedienung des Abschnitts Friedberg - Gießen verbessert

Vorschläge für die Fahrplanperiode 2010/2011

Die Bedienung des Abschnitts Friedberg - Gießen mit Regionalbahnen muss wieder besser vertaktet und damit leichter merkbar werden. Heute wechselt die Bedienung aller Halte entlang der Strecke stündlich zwischen Mittelhessenexpress und Regionalbahn, die auch noch um 9 bis 10 Minuten verschobene Abfahrtszeiten haben. Die Regionalbahnen haben in Friedberg Anschluss von / zu den Regionalexpresszügen aus / in Richtung Frankfurt.

Ergänzt wird das Angebot um einzelne Regionalbahnen, die in den Hauptverkehrszeiten im Zweistundentakt die Bedienung ergänzen. Diese Regionalbahnen stellen in Gießen zur vollen geraden Stunde Anschlüsse von / zu den Regionalexpresszügen her.

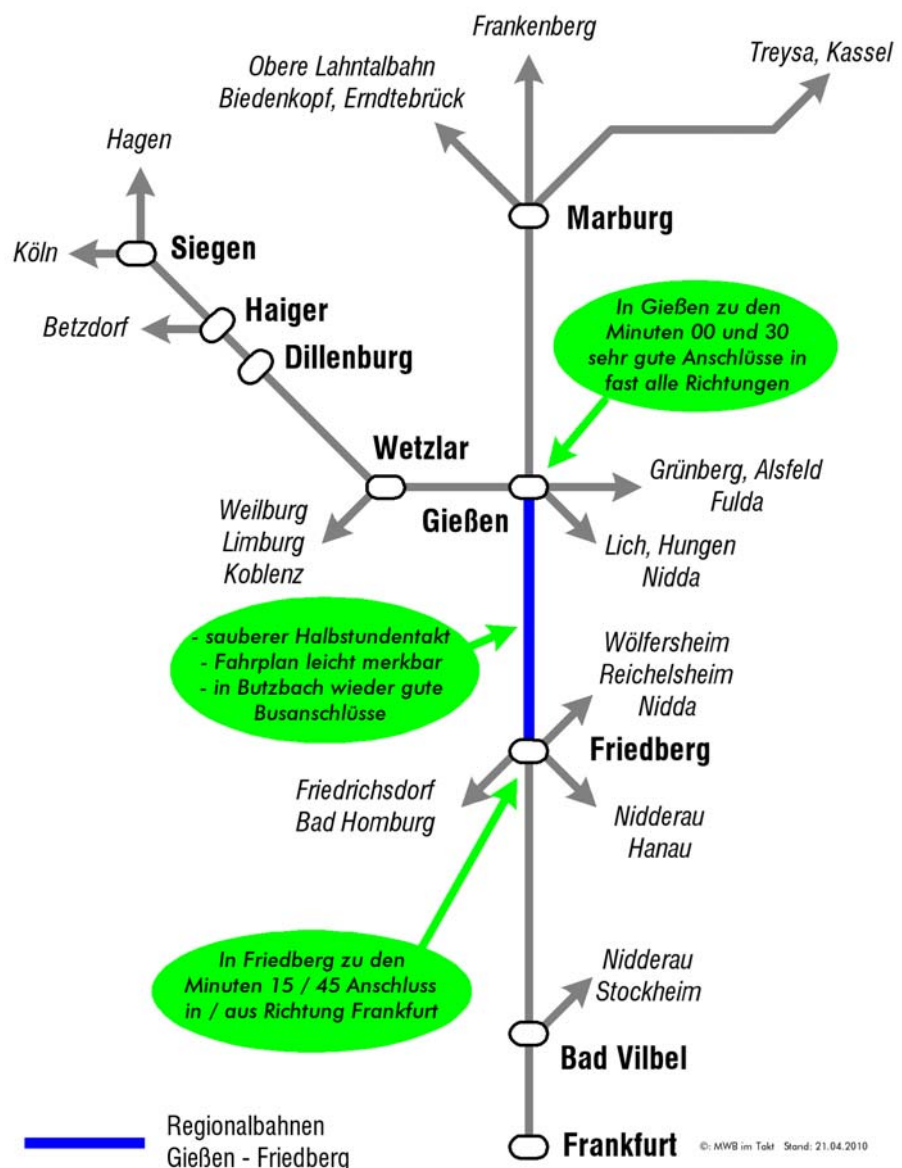
Friedberg hat Anschlussknoten zu den Minuten 15 und 45, während in Gießen die Knoten zu den Minuten 00 und 30 liegen. Lässt man die Regionalbahnen nur stündlich verkehren, zieht einer der beiden Knoten immer den kürzeren: Richtet man die Anschlüsse auf den Bahnhof Friedberg aus, funktionieren sie in Gießen nicht und umgekehrt.

Vorschlag: Als Ersatz für den wegfallenden langsamen Mittelhessenexpress verkehren die Regionalbahnen zwischen Gießen und Friedberg im Zeitraum von 7 bis 20 im Halbstundentakt. In der Hauptverkehrszeit können sie durch durchlaufende Züge nach / von Frankfurt ersetzt werden.

Vorteile:

- Sauberer Halbstundentakt mit leicht merkbaren Abfahrtszeiten immer zur gleichen Minute
- Es entstehen durch den wegfallenden Wechsel zwischen Regionalbahn und langsamen MHE im Abschnitt Friedberg - Gießen keine Hinketakte mehr
- Durch die Anbindung mit Regionalbahnen zwischen Friedberg und Gießen werden in beiden Knoten-

Regionalbahnen Gießen - Friedberg im Halbstundentakt



bahnhöfen gute Anschlüsse hergestellt, dadurch kürzere Reisezeiten

- durch halbstündlichen Verkehr in Friedberg immer Anschluss in / aus Richtung Frankfurt
- in Gießen zur vollen Stunde immer Anschluss an die schnellen Regional-Expresszüge Richtung Kassel / Siegen

Nachteile:

- Mehrbestellung von Zugkilometern notwendig. Diese können vom wegfallenden langsamen Mittelhessenexpress übernommen werden
- Von kleineren Stationen zwischen Gießen und Friedberg nicht mehr alle 2 Stunden eine Direktverbindung nach Frankfurt
- In Butzbach und Bad Nauheim nur alle 2 Stunden Halt eines schnellen Zuges

Realisierter Fahrplan 2010/2011: Auch zu diesem Punkt hat es gegenüber dem Vorjahr keine Verbesserungen gegeben. Während im Abschnitt Marburg - Gießen fünf Regionalbahnen zusätzlich direkt nach Frankfurt durchgebunden werden, werden große Kommunen wie Großen Linden, Langgöns, Butzbach und Bad Nauheim wesentlich schlechter bedient. Regionalexpresshalte sucht man außerhalb der Hauptverkehrszeit und am Wochenende vergeblich. Durch den schlecht merkbaren Wackeltakt Mittelhessenexpress / Regionalbahn verpassen Fahrgäste immer wieder Züge um wenige Minuten.

Vorschlag zum nächsten Fahrplan 2011/2012: Aus Sicht von Main-Weser-Bahn im Takt kann dieser Zustand nicht so lange aufrecht erhalten werden, bis zusätzliche Gleise zwischen Frankfurt und Friedberg verlegt sind. Die Benachteiligung des Streckenabschnitts Friedberg - Gießen gegenüber anderen Streckenabschnitten muss beendet werden. Dazu gehört ein sauberer Stundentakt mit Regionalbahnen sowie gute Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Gießen und Friedberg, auch am Wochenende.

5.) Bessere Anbindung von Bad Nauheim und Butzbach an den Regionalexpressverkehr

Vorschläge für die Fahrplanperiode 2010/2011

Die Städte Bad Nauheim (31.000 Einwohner) und Butzbach (25.000 Einwohner) sind vom schnellen Regionalexpressverkehr außer in den Hauptverkehrszeiten fast komplett abgekoppelt. Einzig der Mittelhessenexpress hält in den beiden größten Städten des nördlichen Wetteraukreises, die mit weiteren Kommunen wie Ober-Mörlen, Münzenberg, Lich und Rockenberg einen Einzugsgebiet von rund 84.000 Einwohnern haben.

Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn hielten die Züge der RE-Linie Kassel - Frankfurt auch in Bad Nauheim und Butzbach. Mit Start des RMV strich dieser die Halte in den beiden Städten, um die Fahrzeiten zwischen Frankfurt und Gießen den stündlich versetzt fahrenden Intercities anzugleichen. Seit Fahrplanwechsel ist der Wechsel mit dem Intercity weggefallen, sodass aus Sicht von Pro Bahn & Bus kein Hinderungsgrund mehr besteht, die Zusatzhalte wieder einzuführen.

Der Fahrzeitverlust durch die Zusatzhalte kann dabei heute kein großes Argument mehr sein: Die RE-Züge Kassel - Frankfurt (Doppelstockzüge) haben zwischen Gießen und Frankfurt Hbf eine Fahrzeit von 44 Minuten (Haltebahnhöfe: Friedberg, Frankfurt-West, Zug RE4123). Die Triebwagen des schnellen Mittelhessenexpress halten zusätzlich in Butzbach und Bad Nauheim und haben eine Fahrzeit Gießen - Frankfurt Hbf von 45 Minuten, also nur eine Minute Fahrzeit mehr. Spätestens mit dem Einsatz von spurtstarken Triebwagen auch auf den schnellen RE-Linien sollte deshalb der Halt an den Bahnhöfen Bad Nauheim und Butzbach wieder möglich sein. Da schon zum kommenden Fahrplanwechsel die Linie Siegen - Gießen - Frankfurt von der Hessischen Landesbahn mit spurtstarken Triebwagen vom Typ Flirt übernommen wird, sollte zumindest für diese Linie die zusätzlichen Halte realisiert werden.

Vorteile:

- wieder schnelle Anbindung von Bad Nauheim und Butzbach, dadurch auch Erreichen von guten Anschlüssen in Gießen (wichtig für Bad Nauheimer Kurgäste)
- In Butzbach sehr gute Anschlüsse von / zu den Bussen (Taktknoten zur vollen Stunde)

Nachteile:

- Realisierung nur mit neuen spurtstarken Triebwagen möglich

Realisierter Fahrplan 2010/2011: Hier hat es keinerlei Verbesserungen gegeben.

Vorschlag zum nächsten Fahrplan 2011/2012: Die Initiative Main-Weser-Bahn im Takt hält ihre Forderungen unverändert aufrecht.

Main-Weser-Bahn im Takt



Verantwortlich:

Main-Weser-Bahn im Takt
c/o Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3
35510 Butzbach

Tel: 06033 16047
Fax: 06033 796 2762

Email: [mwb-im-takt\(add\)lerbu.de](mailto:mwb-im-takt(add)lerbu.de)

Hinweis: In allen aufgeführten Szenarien werden nur die Grundlastzüge betrachtet, die an allen Tagen der Woche verkehren. Zusatzzüge, die in der Hauptverkehrszeit fahren, finden keine Beachtung, da sie nur zur Kapazitätserhöhung dienen und für den integralen Taktfahrplan (jede Stunde, jede Richtung, möglichst gute Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen) nicht besonders relevant sind.